



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UnB  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS - IH  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

BRUNA BULNES

**ELEMENTOS DA ESCALA GREGÁRIA EM BRASÍLIA AO LONGO  
DOS ANOS - O CASO DO SETOR DE DIVERSÕES SUL E SETOR  
COMERCIAL SUL.**

Brasília  
2013

BRUNA BULNES

ELEMENTOS DA ESCALA GREGÁRIA EM BRASÍLIA AO LONGO DOS  
ANOS - O CASO DO SETOR DE DIVERSÕES SUL E SETOR  
COMERCIAL SUL.

Monografia apresentada ao departamento  
de Geografia da Universidade de Brasília  
como requisito parcial para obtenção do  
título de Bacharel em Geografia, sob  
orientação do Prof. Dr. Fernando Luiz  
Araújo Sobrinho.

Brasília  
2013

BRUNA BULNES

ELEMENTOS DA ESCALA GREGÁRIA EM BRASÍLIA AO LONGO DOS ANOS - O  
CASO DO SETOR DE DIVERSÕES SUL E DO SETOR COMERCIAL SUL.

Monografia apresentada ao departamento  
de Geografia da Universidade de Brasília  
como requisito parcial para obtenção do  
título de Bacharel em Geografia, sob  
orientação do Prof. Dr. Fernando Luiz  
Araújo Sobrinho.

Banca Examinadora

---

Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo Sobrinho  
Orientador / UnB

---

Prof. João Mendes da Rocha Neto  
Geógrafo / Presidência da República

---

Prof. Dr. Dante Flávio da Costa Reis Júnior  
Professor / UnB

Brasília, 21 de Novembro de 2013

“If the 'eternal and immutable' could no longer be automatically presupposed, then the modern artist had a creative role to play in defining the essence of humanity. If 'creative destruction' was an essential condition of modernity, then perhaps the artist as individual had a heroic role to play (even if the consequences might be tragic). The artist, argued Frank Lloyd Wright - one of the greatest of all modernist architects - must not only comprehend the spirit of his age but also initiate the process of changing it”  
(HARVEY, D., 1989)



## RESUMO

A zona central de Brasília foi criada com o intuito de concentrar as atividades comerciais, financeiras, culturais e turísticas da cidade, porém após mais de meio século, o setor designado para acomodar as atividades comerciais e culturais não se mantiveram estritamente conforme o plano inicial de Lúcio Costa e apresentam uma modificação do seu uso, concomitante ao surgimento de novas centralidades que atraíram os investimentos daquela área. Atualmente o Setor Comercial Sul e o Setor de Diversões Sul possuem um tráfego intenso de pedestres no período diurno porém que se ausentam no noturno, o que a torna palco de problemas sociais. Na segunda parte deste trabalho, analisamos os casos de revitalização em cidades nacionais e internacionais como Belfast, Barcelona, Porto Alegre, Belém, São Paulo e Rio de Janeiro bem como os atores sociais e os fenômenos que modificam o espaço urbano. Na terceira parte, observamos como as duas áreas de Brasília foram diretamente influenciadas por estes agentes e fenômenos, bem como buscamos apresentar soluções para os problemas daqueles locais.

**PALAVRAS-CHAVE:** Planejamento Urbano, Revitalização de Áreas Centrais, Brasília, Lúcio Costa.

## ABSTRACT

The central area of Brasilia was planned to converge the commercial, financial, cultural and touristic attractions and activities of the city, however after more than half century past from the foundation of the capital, the designated Sectors that would hold the commercial and cultural activities were not strictly following the original plan designed by Lucio Costa. This modification of its commerce and cultural establishments' profile, concomitant to the uprising of new centralities that attracted the investments in that spatial Sectors to other regions contributed to the decline of the two foresaid sectors. Nowadays the Commercial Sector and the Amusement Sector have an intense pedestrian traffic during the diurnal hours, although it reduces to close to zero during the nocturnal period, which allow the area to convert itself to the main stage of unlawful behaviours, such as drug usage and the commitment of petty or violent crimes. In the second part of this work we will analyse the urban redevelopment projects of different cities in Brazil and other countres such as Belfast, Barcelona, Porto Alegre, Belém, São Paulo and Rio de Janeiro and the social phenomena and performers who modify the urban scenery. At the third part, we will observe how this two areas of Brasília were directly influenced by those phenomena, and how could be possible to propose a solution to these problems based on the examples above-mentioned.

KEY WORDS: Urban Planning, Urban Renewal of Central Areas, Brasília, Lúcio Costa.

## SUMÁRIO

CAPÍTULO 1.....	8
1.1 Introdução.....	8
1.2 Abordando o problema e contextualizando a área.....	10
1.3 O Início do Modernismo no Urbanismo e suas Diretrizes.....	12
1.4 A construção de Brasília: Período pré-JK.....	15
1.5: A construção de Brasília: período JK.....	17
1.6 A construção de Brasília: O Relatório de Lúcio Costa.....	22
1.7 A Construção de Brasília: Definição das Escalas.....	27
1.8 A construção de Brasília: O Período Inicial da sua Ocupação e as Medidas Tomadas para Preservar seu Patrimônio.....	35
1.9 A Construção de Brasília: Setor Comercial Sul.....	40
1.10 A Construção de Brasília: Setor de Diversões Sul.....	47
CAPÍTULO 2.....	52
2.1 Projetos de revitalização em outras cidades do mundo.....	52
2.1.1 O caso de Belfast e o Titanic Quarter.....	52
2.1.2 O caso de Barcelona e o bairro de Poblenou.....	64
2.2 Espaço Urbano e Suas Definições, Características e Peculiaridades.....	80
2.2.1 O que é “espaço urbano” e como ele se modifica?.....	80
2.3 Ações pontuais de revitalização em outras cidades do Brasil.....	89
2.3.1 - Porto Alegre.....	89
2.3.2 - São Paulo.....	92
2.3.3 - Belém.....	92
2.3.4 - Rio de Janeiro.....	98
CAPÍTULO 3.....	102
3.1 Breve resumo da história da zona central de Brasília.....	102
3.2 Processos que modificaram a zona central.....	103
3.3 Proposta já existente de revitalização da área.....	105
3.4 As ações sociais nos setores.....	107
3.5 Ações estruturais do Programa de Revitalização dos Setores Centrais.....	109
CONCLUSÃO.....	112
BIBLIOGRAFIA.....	118

## **CAPÍTULO 1: SETORES COMERCIAL E DE DIVERSÕES SUL: UMA ANÁLISE GEOGRÁFICA DESDE A SUA GÊNESE ATÉ OS DIAS ATUAIS.**

### **1.1 Introdução:**

A capital federal brasileira possui uma história extremamente peculiar: desde os planos primários para a transferência da capital do Rio de Janeiro para uma área do Centro-Oeste brasileiro até as leis de tombamento que visam manter o projeto idealizado e concretizado do modo que foi concebido, evitando a sua deformação por fatores externos que surgiram ao longo das décadas.

A localização da nova capital não foi uma decisão tomada de modo rápido - antes da escolha do novo sítio, se realizaram pesquisas para buscar os locais mais adequados, que geraram dois documentos importantíssimos: Relatório Cruls, em 1896 e Retângulo Belcher, em 1954.

Após a análise dos sítios indicados nos dois documentos, o projeto da construção da nova capital foi iniciado por Juscelino Kubitschek de modo intenso e inovador. Em 1956, iniciaram as pesquisas para a construção da nova área, bem como em 1957 o projeto vencedor do concurso para a construção da nova cidade foi eleito, e este ficou conhecido como “Relatório do Plano Piloto”, de autoria de Lúcio Costa.

O projeto foi bem recebido, graças a sua concepção modernista que se tornou extremamente adequada a nova proposta de Juscelino Kubitschek, de construir uma cidade *avant-garde* para sediar a nova capital. Pequenas alterações foram feitas no mesmo visando adequá-lo à demanda prevista na cidade, porém a idéia modernista principal se manteve no projeto.

Após esta decisão, diversas leis foram implementadas para manter este aspecto modernista na cidade, prevenindo a sua descaracterização futura graças a questões que pudessem surgir, como a especulação imobiliária. Mais de cinco décadas após a sua inauguração, Brasília segue sendo uma referência mundial de

arquitetura e urbanização modernista, extremamente influenciada pela Carta de Atenas e cujo patrimônio arquitetônico segue preservado. Porém, o projeto apresentou deficiências e alguns setores não foram utilizados e aceitos incondicionalmente pela população do mesmo modo que foi planejado no Relatório, o que trouxe um cenário de decadência e abandono em certos períodos para algumas áreas do Plano Piloto.

Na segunda parte deste trabalho, estudamos o caso de seis cidades que tiveram áreas que passaram por este cenário de decadência urbana, bem como as medidas tomadas para revitalizar as mesmas e reverter o processo, estimulando uma ocupação naqueles locais. Barcelona e Belfast apresentaram este cenário nas suas zonas industriais, que se tornaram obsoletas quando a indústria mudou a sua localização ou entrou em processo de declínio, São Paulo e Porto Alegre tiveram este fenômeno nas suas zonas centrais, que um dia foram pólos culturais e comerciais da cidade, porém atualmente estas atividades foram remanejadas para outros centros e Belém e Rio de Janeiro encontraram esta decadência nas suas zonas portuárias, que se tornaram locais de pouca circulação e por consequência, de abandono.

Os estudos de caso visam mostrar como as cidades reverteram este processo de decadência, transformando um local que antes era relativamente abandonado em um pólo turístico, comercial, cultural, e em alguns casos até industrial. A grande meta destas análises é compreender as medidas tomadas e como elas poderiam ser adaptadas à Brasília e a sua realidade, que é peculiar e extremamente distinta, principalmente graças ao seu projeto e as leis de tombamento.

Na terceira parte deste trabalho, com as análises já realizadas e o contexto da formação de Brasília também descrito, são propostas alternativas para tentar solucionar o processo de decadência que os dois focos do trabalho se encontram (Setor Comercial Sul e Setor de Diversões Sul).

## 1.2 Abordando o problema e contextualizando a área:

Em seu livro “A Condição Pós-Moderna”, HARVEY (1989) aborda a questão do modernismo, da ótica de seus criadores, e sua característica tão única de dar novas utilidades e usos aos espaços que possuem um uso diferente do já consolidado:

“Se o modernista tem de destruir para criar, a única maneira de representar verdades eternas é um processo de destruição passível de, no final, destruir ele mesmo essas verdades. E, no entanto, somos forçados, se buscamos o eterno e o imutável, a tentar deixar a nossa marca no caótico, no efêmero e no fragmentário. (...) Se o “eterno e imutável” não podia mais ser automaticamente pressuposto, o artista moderno tinha um papel criativo a desempenhar na definição da essência da humanidade”. (HARVEY, 1989, p. 26-27)

Nesse caos criativo que abrangeu diversas áreas, a essência do movimento modernista era a revolução, a criação de um novo que desconectasse do antigo porém que imprimisse uma marca no universo, e isso se deu por meio de vários métodos.

O que vemos em Brasília foi o resultado desta nova ordem arquitetônica e urbanística criada majestosamente por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. Porém, como tudo que surge sem ter uma base e por consequência, sem uma possível análise prévia dos seus resultados, Brasília nestes 53 anos passou por mudanças muito bruscas no seu plano original.

Do ponto de vista da análise de seu conjunto arquitetônico, encontram-se áreas que não sofreram nenhuma modificação (como é o exemplo do Plano Piloto), graças às rígidas leis de tombamento, como a Portaria nº 314, de 08 de outubro de 1992 expedida pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), onde se observam as designações para a área que compreende a escala gregária, onde o Setor Comercial Sul está inserido:

“Artigo 7º - (...)

III - Nos demais setores referidos no artigo anterior (em qual o Setor Comercial Sul se encontra) o gabarito não será uniforme, sendo que

nenhuma edificação poderá ultrapassar a cota máxima de 65.00m (sessenta e cinco metros), sendo permitidos os usos indicados pela denominação dos setores de forma diversificada, ainda que se mantenham as atividades predominantes preconizadas, pelo Memorial do Plano Piloto” (IPHAN, portaria nº 314/1992, p. 3)

Segundo a portaria expedida pelo IPHAN, o local de convivência originalmente designado seriam os Setores de Diversões Sul e Norte, porém é uma área que atualmente se encontra na mesma situação da área a ser trabalhada nesse estudo, logo não possui uma ocupação significativa noturna e se tornou um local abandonado pela maioria da população, ficando a mercê de indivíduos segregados socialmente (como os viciados em crack supracitados).

Porém, mesmo que o Setor Comercial Sul não seja a área que possua o propósito inicial de congregar pessoas, a sua utilização para tal fim não é vetada, visto que o comércio, quando associado a atrações e condições específicas, atrai freqüentadores para a sua região, que passam a ocupar o espaço no período que ele se manterá aberto. Já no Relatório do Plano Piloto de Lúcio Costa, o Setor Comercial Sul e suas atividades possuem as seguintes designações:

“11 – Lateralmente a esse setor central de diversões, e articulados a ele, encontram-se dois grandes núcleos destinados exclusivamente ao comércio — lojas e "magasins", e dois setores distintos, o bancário-comercial, e o dos escritórios para profissões liberais, representações e empresas, onde foram localizados, respectivamente, o Banco do Brasil e a sede dos Correios e Telégrafos. Estes núcleos e setores são acessíveis aos automóveis diretamente das respectivas pistas, e aos pedestres por calçadas sem cruzamento, e dispõem de auto-portos para estacionamento em dois níveis, e de acesso de serviço pelo subsolo correspondente ao piso inferior da plataforma central. (...) Em cada núcleo comercial, propõe-se uma seqüência ordenada de blocos baixos e alongados e um maior, de igual altura dos anteriores, todos interligados por um amplo corpo térreo com lojas, sobrelojas e galerias. Dois braços elevados da pista de contorno permitem, também aqui, acesso franco aos pedestres.” (COSTA, 1991, p. 28)

O que se observa hoje em dia na área é que há uma ocupação por lojas, restaurantes e afins, porém todos visando atender a demanda dos escritórios que ocupam o setor, e como os escritórios funcionam apenas no período diurno, o comércio se adequou a esta proposta e funciona majoritariamente no mesmo

período. O desafio deste trabalho é propor ações que possam gerar uma ocupação no início pontual e num prospecto futuro, de âmbito permanente.

Fazendo uma ligação com o conceito supracitado de Harvey (1989) sobre o modernismo e sua destruição criativa, para revitalizarmos uma área que hoje em dia no período noturno se encontra amplamente degradada, algo fundamental seria a destruição do estereótipo que a área possui, de ser um local extremamente perigoso para se frequentar no período noturno e da falta de serviços que atraiam pedestres para o local.

### **1.3 O Início do Modernismo no Urbanismo e suas Diretrizes**

O conceito de modernismo no urbanismo foi debatido ao longo de várias décadas e sendo aplicado em diversas cidades, como as reformas urbanísticas parisienses comandadas por Haussmann no século XIX por exemplo, porém seu documento de maior expressão é a Carta de Atenas, redigida por Le Corbusier como resultado das discussões apresentadas no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, realizado na cidade de Atenas no ano de 1933.

Nesse documento, na sua primeira parte, foram discutidas as variáveis que podem definir e influenciar o surgimento de uma cidade (abordando desde as variáveis geográficas até as políticas e econômicas) bem como as que, após a consolidação do seu núcleo urbano, justificam a ascensão de determinadas regiões e o declínio de outras (como a invenção da máquina e como ela modificou radicalmente os meios de produção, gerando uma ocupação urbana desregrada).

Na segunda parte do documento, são abordadas as condições de moradias dos núcleos urbanos existentes na época, bem como há uma proposta de novas diretrizes para o planejamento urbano, com fins de promover uma cidade com condições justas de moradia para todos os seus habitantes. Os assuntos abordados nesta parte da Carta de Atenas dizem respeito sobre seguintes tópicos apresentados, bem como apontam diretrizes para a resolução de problemas decorrentes dos apontados no texto:



- Densidades habitacionais muito altas, dando origem a construções conhecidas como “cortiços” que acabam gerando condições insalubres de sobrevivência para quem habita aquele espaço, visto que esse tipo de construção acaba por impedir a incidência de raios solares e a ausência de instalações sanitárias, que por consequência acaba gerando um ambiente propício para a proliferação de doenças perante a população que habita estes locais.
- Construções antigas e mal cuidadas, que acabam sendo um reflexo das más condições em que se encontram as cercanias dos prédios, caracterizados por ruas estreitas e mal iluminadas e ausência de áreas verdes que propiciariam um espaço de integração dos moradores das regiões.
- Crescimento desordenado da malha urbana que acaba por englobar e destruir os resquícios de área verde que se encontram na cidade, quando realiza a sua expansão sem um mínimo de planejamento para ordenar essa manutenção de áreas verdes, espalhando a condição citada no item anterior.
- A fundamental importância de assegurar-se que a população urbana está recebendo condições de viver de modo digno e salubre no espaço que a mesma habitará, por meio de garantias de melhorias sanitárias e espaciais.
- O fato das moradias destinadas à população de baixa renda serem localizadas em terrenos cuja ocupação é mais desfavorecida (graças a fatores como poluição gerada pelas fábricas, solos contaminados, etc.)
- Em contraste, as construções que visam atender a população de renda mais elevada acabam por se instalarem em áreas que possuem esses recursos que faltam nos centros urbanos, na época habitados por indivíduos de classes sociais mais baixas, gerando uma expulsão dessa parcela da população daquele local e segregando-a a locais que na maior parte do tempo, são de condições desfavoráveis (como já citado no item anterior).

Após este tópico, seguindo o modelo apresentado anteriormente, inicia-se uma discussão sobre o uso e ocupação do solo, distribuição de moradias, de aparatos fundamentais para as famílias que lá habitam (como escolas), a relação dos subúrbios com os centros das cidades (como eles são desconexos entre si, como a ocupação do subúrbio não é válida porque é uma área onde a densidade populacional é baixa porém demanda infra-estrutura, e geralmente não está localizado numa área considerada de bom uso para moradias).

Após essa análise, são feitas as sugestões: a reordenação territorial tendo como prioridade criar o acesso a condições sanitárias favoráveis para a população independente da renda que a mesma possua, densidades populacionais em níveis razoáveis, um período mínimo de horas de insolação para as residências, habitações em vias designadas para tal, a utilização de recursos modernos para executar essas construções e presença de áreas verdes circundando as construções de grande porte.

Em suma, a Carta de Atenas buscou propor novas diretrizes para o planejamento urbano mundial, apresentando tendências mais democráticas e que buscavam reduzir os problemas sanitários e psicológicos que as tendências que até então estavam sendo utilizadas estavam causando na população urbana.

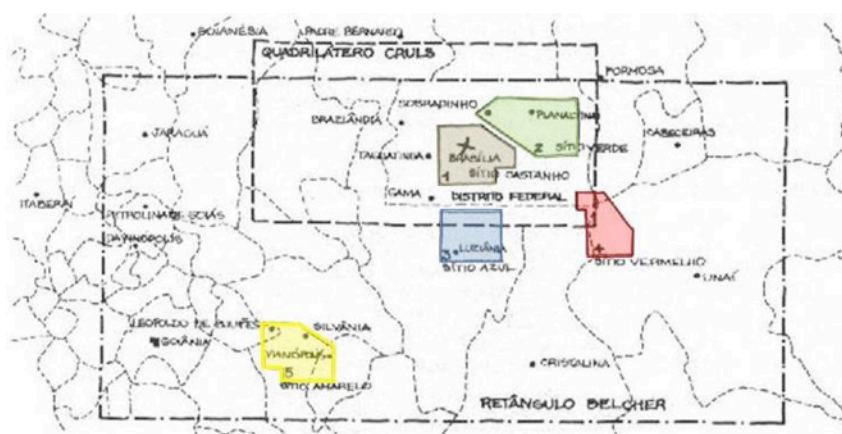
Além de valorizar os centros urbanos, a proposta teria como impacto gerar uma ocupação consciente do espaço, gerando assim uma condição mais salubre e digna para os seus residentes, porém era uma proposta polêmica pois tinha como carro-chefe a destruição dos cortiços, sua substituição por moradias mais dignas e a abertura de ruas mais espaçosas, podendo assim prover os habitantes das cidades com mais espaços abertos para que aumentasse o período de insolação dos apartamentos (algo que é considerado fundamental em termos de saúde mental e física dos moradores dos locais em questão) e áreas de convívio social da vizinhança, como os parques e seus caminhos para pedestres no meio das áreas verdes abertas.

#### 1.4 A construção de Brasília: Período pré-JK

A idéia de construir Brasília não é nova - surgiu em 1891, sendo que em maio de 1882 é designada a Comissão Exploratória do Planalto Central chefiada por Luis Cruls, que veio a dar o nome ao documento resultante dessa missão exploratória que desbravou uma parte relativamente significativa do Planalto Central brasileiro e foi um marco nos estudos territoriais do Brasil, visto que na época que o mesmo foi elaborado, a maior parte dos estudos estavam focados em analisar e compreender os processos físicos e sociais nas áreas litorâneas do território, que concentravam a maior parte da população e da infra-estrutura nacional.

O grupo que veio explorar esta área delimitou em 1896 a área de 14.400km que recebeu o nome de “Quadrilátero Cruls”. O Relatório Cruls foi resultado do trabalho de um grupo de cientistas de diversas áreas que vieram até o planalto central estudar as suas características geológicas, botânicas, geomorfológicas, pedológicas, astronômicas, entre outras, visando produzir o máximo de conhecimento sobre a área em questão para orientar uma possível ocupação gerada pela transferência da capital do país.

Figura 01: Imagem representando o Retângulo Belcher e o Quadrilátero Cruls, bem como os cinco sítios destacados pela Donald Belcher & Associates.



Fonte: Disponível em: [www.silhuetaarquitetonica.wordpress.com](http://www.silhuetaarquitetonica.wordpress.com). Acesso em Setembro/2013.

No ano de 1946, sob o governo do marechal Eurico Gaspar Dutra, a Comissão Técnica de Estudos de Localização da Nova Capital, à época comandada por Djalma Poli Coelho definiu que a área delimitada pelo grupo de Luis Cruls seria a

mais adequada para a implantação da nova capital. Já no ano de 1954, durante o governo de Café Filho, a mesma Comissão contratou uma empresa estadunidense denominada Donald Belcher & Associates para buscar delimitar regiões próximas a demarcada já pela expedição Cruls para a implementação da nova capital.

A empresa acabou por demarcar uma área de 52 mil metros quadrados contendo cinco sítios dentro da mesma e abrangendo cidades como Cristalina (GO), Unaí (MG), Goiânia (GO) e Luziânia (GO), sendo que apenas dois estavam inseridos totalmente dentro do quadrilátero já demarcado, outros dois possuíam trechos inseridos porém a sua totalidade fora do quadrilátero Cruls.

Quatro sítios estavam localizados em uma distância relativamente próxima, porém o sítio amarelo se encontrava mais ao sul, afastado do quadrilátero Cruls e a uma distância bem mais próxima de Goiânia (GO). A área escolhida para a implementação posterior do núcleo principal do projeto da nova capital foi a que mais se aproximava atualmente do sítio castanho.

Porém, apesar da elaboração dos estudos, a capital seguiu no litoral e boa parte do desenvolvimento também, até os anos 40 com o governo de Getúlio Vargas, que criou o movimento “Marcha para o Oeste”, a fim de habitar o interior brasileiro e facilitar a transição da capital. Para alguns, a idéia era popular o interior do país, mas para outros, a mudança da capital se daria por questões militares:

“Desde o início do século, ou talvez desde a proclamação da República, o governo e a sociedade brasileira vinham (mais o governo que a sociedade) defendendo a mudança da capital do país para o interior. Não se falava em interiorização como movimento expansionista, mas em tirar a capital da beira do mar, por questão de segurança.” (VILLAS-BÔAS, 2012, p. 33)

Independente da motivação, em 1943 Getúlio Vargas definiu dois órgãos para preparar uma possível ocupação: a Expedição Roncador Xingu (ERX), que possuía o objetivo de mapear a porção central do país, a população indígena que lá vivia e abrir novos caminhos para ligar a região com o resto do Brasil. Além do ERX, foi criado a Fundação Brasil Central, que visava criar núcleos populacionais em pontos estratégicos delimitados pela Expedição Roncador Xingu.

Os pontos estratégicos inicialmente eram pontos de descanso, depois se tornaram bases militares e hoje vários deles são cidades consolidadas já, porém o feito mais marcante da Expedição certamente foi à criação do Parque Nacional do Xingu em 1961, projeto que foi proposto pelos Irmãos Villas-Bôas visando à preservação da cultura indígena.

O projeto de expansão para o Oeste seguiu mesmo depois do primeiro governo de Getúlio Vargas: Eurico Gaspar Dutra em 1946 designou outra comissão para estudar a transferência da capital, que deu continuidade a um diálogo com os parlamentares até que em 5 de janeiro de 1953, por meio da Lei 1.803, se oficializou perante o Poder Executivo os estudos definitivos para a transferência da capital.

Mais tarde no mesmo ano, em junho, o presidente Getúlio Vargas criou a Comissão de Localização da Nova Capital Federal, que realizou estudos fotogramétricos visando definir os locais mais favoráveis para a implementação da futura capital. Após a escolha do lugar, foi feito um acordo com o estado de Goiás para realizar a delimitação do quadrilátero que viria a se tornar o Distrito Federal.

### **1.5: A construção de Brasília: período JK**

Como já dito por Juscelino Kubitschek, a idéia de tirar o projeto do papel se deu em um comício em Jataí, datado de 4 de abril de 1955, onde ao ser indagado por um eleitor sobre o projeto de construção da nova capital, Juscelino assumiu publicamente o compromisso, baseado em termos citados na Constituição Federal que já previa a mudança, e desde este discurso, inseriu a construção no seu famoso Plano de Metas: *“Fixei-me na idéia. E, como resultado dessa fixação, aos 30 itens, que integravam meu Plano de Metas, acrescentei mais um — o da construção da nova Capital —, ao qual denominaria, mais tarde, a “Meta-Síntese”.*” (KUBITSCHKE, 2000, p. 7)

Após a sua eleição, Juscelino Kubitschek foi cumprir a sua mais audaciosa proposta: a de iniciar e finalizar no período do seu mandato, a construção da capital

federal. Em 1956, mais precisamente no dia 19 de setembro, sancionou a lei nº 2.874/56 que delimitava o polígono onde a capital seria construída, bem como regulamentava a criação da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP) e designava à nova companhia as suas funções, obrigações e capital social para investir neste projeto.

Em um curto período de tempo após a sanção da lei, mais precisamente no dia 2 de outubro de 1956, Juscelino Kubitschek iniciou sua viagem para o local onde seria construída a nova capital, Brasília (nome este sugerido por um deputado representante do estado do Amazonas, lembrando a sugestão dada por José Bonifácio).

Após o pouso realizado em uma pista improvisada na área do Distrito Federal, Juscelino Kubitschek foi recebido por uma comitiva composta por autoridades de âmbito regional e nacional e seguiu até o local de cruzeiro, onde era o ponto mais alto da região e de lá, junto com Oscar Niemeyer, analisou o terreno e a sua topografia, buscando os pontos mais favoráveis para a ocupação.

Ambos não possuíam uma noção mais clara de como a capital seria projetada, visto que o edital para a construção de Brasília tinha sido lançado há apenas duas semanas e o período que ele estaria aberto para submissões seria de 120 dias, porém Juscelino Kubitschek e Oscar Niemeyer chegaram à comum acordo que a prioridade de designação de áreas seria inicialmente para a construção de equipamentos mais urgentes, que foram definidos como sendo: um hotel para receber visitantes (na época, estes grupos eram compostos de delegações cujo objetivo era acompanhar as obras), de um palácio para a presidência (que ficou sendo o Catetinho, construção de madeira de caráter temporário para abrigar o presidente nas visitas ao sítio da futura capital) e paralelamente, a construção de um aeroporto. Após a visita ao cruzeiro, Juscelino Kubitschek visitou a Fazenda do Gama, onde discutiu a construção da barragem para abastecer a nova capital.

A construção do Catetinho, que foi a primeira residência de Juscelino Kubitschek, projetada por Oscar Niemeyer foi realizada em um período de dez dias. Após a construção dos elementos primários, foi realizado o julgamento das entradas do concurso para a construção do Plano Piloto por um júri misto, composto de

membros representando órgãos e instituições nacionais, como a NOVACAP e a IAB (Instituto de Arquitetos do Brasil), bem como possuiu três estrangeiros no seu quadro, sendo o sir William Holford o que possuía maior projeção, visto que era uma respeitadíssima autoridade no campo do urbanismo internacional.

O edital que definiu o modelo urbanístico a ser seguido na futura capital do país possuía, resumidamente, as seguintes especificações técnicas:

“O edital estabelecia que o concursos seria nacional e o Plano Piloto deveria abranger: a) traçado básico da cidade, indicando a disposição dos principais elementos da estrutura urbana; b) o júri, presidido pelo presidente da Novacap, seria integrado de dois representantes da companhia, um do Instituto dos Arquitetos do Brasil, um do Clube de Engenharia e dois urbanistas estrangeiros; c) os trabalhos deveriam ser entregues dentro de 120 dias a partir da data das inscrições; e d) o prêmio concedido ao primeiro colocado seria de um milhão de cruzeiros.” (KUBITSCHEK, 2000, p. 61)

Apesar de ter sido uma votação conturbada (Paulo Antunes Ribeiro, o representante da IAB não concordou com a metodologia proposta pelo Sir William Holford para a escolha do melhor projeto, porém, graças às condições em que foram realizadas o concurso, a proposta do Sir William Holford foi devidamente acatada e utilizada por tratar-se de um método rápido e eficiente, tendo em consideração o fato preocupante de que não houve tempo de sobra para realizar o processo de seleção já que as obras no sítio onde abrigaria a nova capital já tinham sido iniciadas).

O projeto escolhido pela comissão foi o de Lúcio Costa, que apesar de não ter a apresentação mais elaborada de todos os submetidos, era o que possuía uma idéia clara e um conceito melhor consolidados: *“Nele, tudo era coerente. Racional. E em face da sua essência urbana, caso fosse executado, conferiria grandeza à nova capital.”* (KUBITSCHEK, 2000, p. 63).

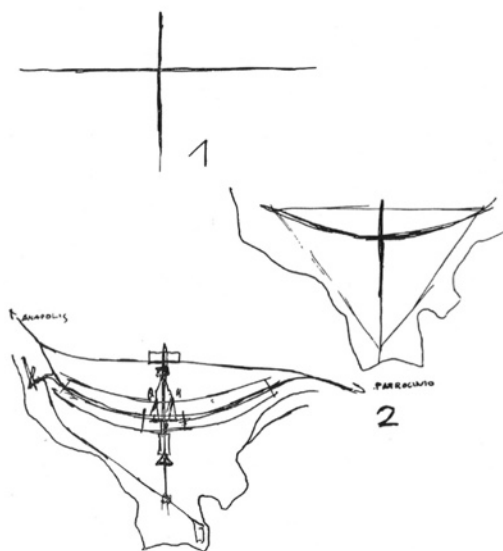
Concluído o concurso, era fundamental iniciarem-se as obras para a construção de Brasília. Foram criadas diversas secretarias, visando obter uma melhor coordenação dos projetos que possuíam quatro linhas de atuação prioritárias: Plano Urbanístico, Abastecimento, Assistência Social e Médico-Hospitalar.

Após a conclusão destes planos específicos, Oscar Niemeyer ficou encarregado de projetar arquitetonicamente os prédios que iriam compor o Plano Piloto, sendo que a NOVACAP foi o órgão fundamental para regularizar as obras e coordená-las.

No início das obras, a NOVACAP foi de extrema importância para a construção, pois era o órgão que regularizava as mesmas e definia os padrões a serem seguidos na construção do Plano Piloto, visando seguir à regra o projeto de Lúcio Costa e as ordens de Juscelino Kubitschek.

O seu primeiro presidente foi Israel Pinheiro e a sua sede foi inicialmente estabelecida na capital federal à época, Rio de Janeiro (visto que na cidade de Brasília, só havia uma construção: o Catetinho, logo não havia espaço físico para alojar um órgão inteiro e seus trabalhadores).

Figura 02: Os Eixos de Orientação segundo o Relatório do Plano Piloto de Lúcio Costa.



Fonte: COSTA, Lúcio. Relatório do Plano Piloto. Brasília, cidade que inventei. Brasília: ArPDF: Codeplan: DePHA, 1991.

Um dos diretores mais ativos do Conselho foi Bernardo Sayão, vice-governador do estado de Goiás, cuja residência no período anterior o da construção se localizava na cidade de Anápolis/GO (que era a localização do aeroporto mais



próximo do sítio da nova capital), com um grande conhecimento da área do estado em que era vice-governador e de características vitais da composição do cenário do cerrado brasileiro que se mostrava predominante no sítio onde se localizaria a nova capital e que, por consequência por todo o seu conhecimento adquirido nas décadas vividas nesta parte do país cujas características ainda eram relativamente desconhecidas para grande parte da população brasileira que se concentrava no litoral.

Conhecimento este adquirido graças à devoção e sua paixão por esta parte do país e que foi descrito por Juscelino Kubitschek como um “pioneiro nato”, visto que foi o mesmo que coordenou as obras de Brasília diretamente do canteiro de obras enquanto havia uma estrutura extremamente incipiente no local da futura capital.

Segundo a Lei nº 2.874 de 19 de setembro de 1956, a NOVACAP possui as seguintes obrigações:

“Art. 3.º A Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil terá por objeto:

1. Planejamento e execução do serviço de localização, urbanização e construção da futura Capital, diretamente ou através de órgão da administração federal, estadual e municipal, ou de empresas idôneas com as quais contratar;
2. Aquisição, permuta, alienação, locação e arrendamento de imóveis na área do novo Distrito Federal ou em qualquer parte do território nacional, pertinentes aos fins previstos nesta lei;
3. Execução, mediante concessão de obras e serviços da competência federal, estadual e municipal, relacionados com a nova Capital;
4. Prática de todos os mais atos concernentes aos objetivos sociais, previstos nos estatutos ou autorizados pelo Conselho de Administração.

Parágrafo único. A companhia poderá aceitar doação pura e simples, de direitos e bens imóveis e móveis ou doação condicional, mediante autorização por decreto do Presidente da República.” (BRASIL, Lei nº 2.874 de 19 de setembro de 1956)

A NOVACAP foi à companhia regularizadora fundiária do Distrito Federal até o ano de 1972, onde por meio da Lei 5.981/72, se autorizou o desmembramento da NOVACAP com o objetivo de criar a Companhia Imobiliária de Brasília (TERRACAP), tendo como função principal os assuntos relativos à questão fundiária, como citados na lei:

“Art. 2º O Governo do Distrito Federal é autorizado a constituir a Companhia Imobiliária de Brasília - TERRACAP, para suceder à NOVACAP, assumindo-lhe os direitos e as obrigações na execução das atividades imobiliárias de interesse do Distrito Federal, objeto de utilização, aquisição, administração, disposição, incorporação, oneração ou alienação de bens, assim como realizar obras e serviços de infra-estrutura e obras viárias no Distrito Federal, vinculadas às suas finalidades essenciais.” (BRASIL, Lei nº 5.981 de 12 de dezembro de 1972).

## **1.6 A construção de Brasília: O Relatório de Lúcio Costa**

Lúcio Costa entregou o seu relatório para o projeto da futura capital sem maiores pretensões - o mesmo foi entregue na véspera da data delimitada como encerramento do prazo do concurso e seu projeto não foi o que possuía a apresentação mais elaborada e custosa, como nos aponta uma descrição feita por Juscelino Kubitschek:

“O de M.M.M. Roberto, por exemplo, constituía uma deslumbrante obra de montagem. Tudo ali era bem feito, de forma a causar a melhor impressão nos julgadores. Outro, que me chamou a atenção, foi o da Construtec — firma de São Paulo —, composto em diversos elementos, com maquetes e quadros de alumínio. Segundo me informaram, essa firma de engenharia despendera na elaboração do seu projeto cerca de 400 mil cruzeiros, o que era uma soma vultosa na época.” (KUBITSCHEK, 2000, p. 62).

O que se destacou no projeto de Lúcio Costa foi a sua idéia: de todos os analisados pela comissão formada pelos membros designados já supracitados, se consagrou a inscrição vencedora do concurso porque possuía um conceito único, *avant-garde* e moderno, totalmente inédito em comparação com os que foram submetidos no mesmo concurso, visto que o mesmo condizia com a imagem que Juscelino Kubitschek desejava passar sobre a sua maior criação.

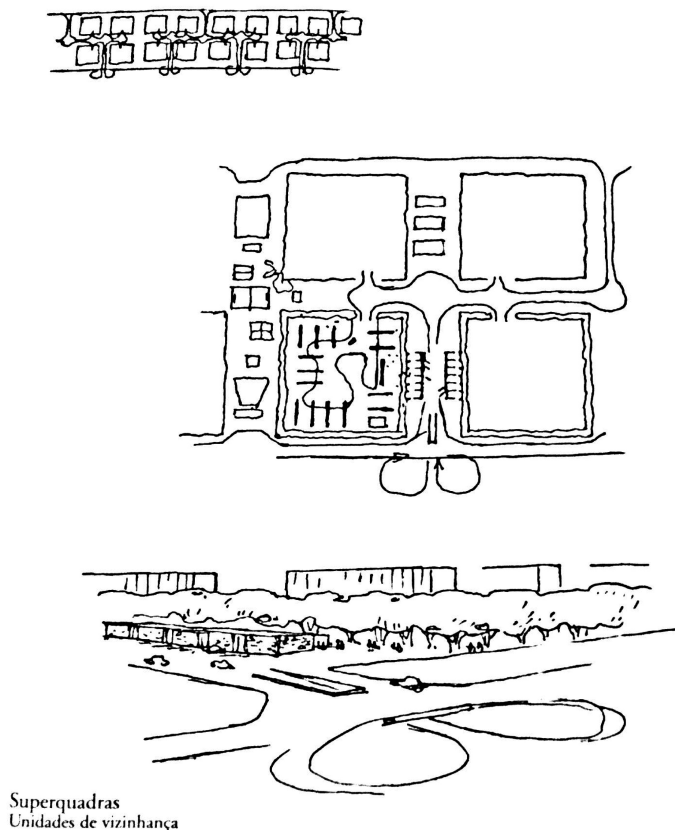
Brasília foi concebida e idealizada para representar o papel importante de ser uma cidade moderna, inovadora, de vanguarda e que auxiliasse a expandir o crescimento do Brasil para o Oeste, que fosse uma grande iniciativa para trazer o desenvolvimento que já era constatado na zona costeira do país para o interior. E o projeto apresentado por Lúcio Costa conseguira traduzir este ímpeto progressista na sua concepção.

“Observando o que se encontrava na folha de papel surpreendera-se ao verificar que ali existia uma idéia, apresentada a título de sugestão. Tudo era pobre na apresentação — desleixo aliado à pobreza do material —, mas havia grandeza na concepção. Compreendera, num relance, que estava em face de um projeto que revelava genialidade. (...) Nele, tudo era coerente. Racional. E em face da sua essência urbana, caso fosse executado, conferiria grandeza à nova capital. Tratava-se, sem dúvida, de uma verdadeira obra de arte, tanto pela clareza quanto pela hierarquia dos elementos integrantes do conjunto.” (KUBITSCHKE, 2000, p. 63)

O projeto de Lúcio Costa apresentava os princípios básicos do modernismo urbanista, representando uma grande influência desta corrente relativamente recente graças a influências como o seu contato prévio com Le Corbusier no Rio de Janeiro quando o mesmo realizou sua primeira visita ao Brasil em 1929, sendo que o mesmo foi redator da Carta de Atenas e um dos nomes mais importantes e expoentes do modernismo urbano em escala mundial.

Seu trabalho foi extremamente influenciado pela já citada Carta de Atenas, como pudemos ressaltar no início do texto, pois podemos constatar os seguintes itens nos croquis apresentados para a comissão sobre o seu projeto sobre Brasília:

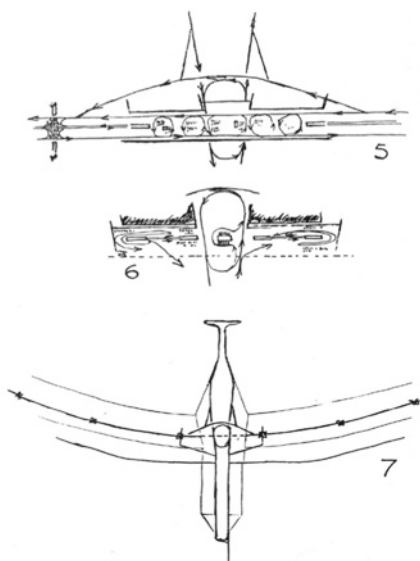
Figura 03: Modelo das Superquadras.



Fonte: COSTA, Lúcio. Relatório do Plano Piloto. Brasília, cidade que inventei. Brasília: ArPDF: Codeplan: DePHA, 1991.

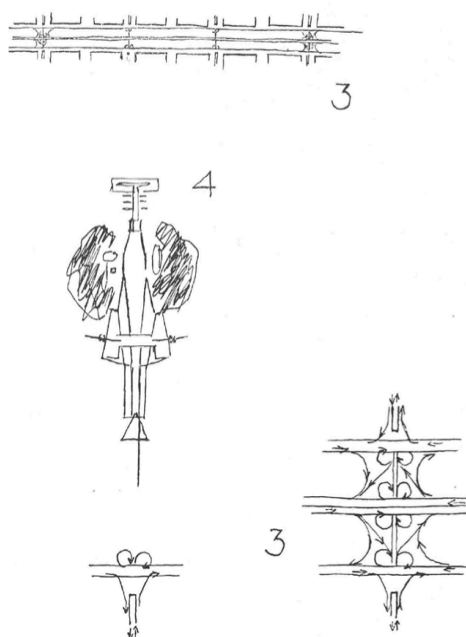
Percebe-se a presença forte de áreas verdes em torno das habitações coletivas, proporcionando assim a iluminação natural nos apartamentos e as áreas de convivências citadas como fundamentais para a condição humana no cenário urbano por Le Corbusier na “Carta de Atenas”.

Figura 04: Vias de Circulação Mecânica x Orgânica na zona central



Fonte: COSTA, Lúcio. Relatório do Plano Piloto. Brasília, cidade que inventei. Brasília: ArPDF: Codeplan: DePHA, 1991.

Figura 05: Vias de trânsito em distintas escalas.



Fonte: COSTA, Lúcio. Relatório do Plano Piloto. Brasília, cidade que inventei. Brasília: ArPDF: Codeplan: DePHA, 1991.

Croquis ilustrando o sistema viário no Plano Piloto, nas áreas residenciais e Zona Central. Na parte onde haveria fluxo de pedestres, a velocidade dos carros seria adaptada para ser reduzida, a fim de gerar um número menor de acidentes (croqui nº 5).

Nos locais onde se utilizaria a velocidade mecânica (que segundo a Carta de Atenas, é a velocidade dos carros), não haveriam residências no seu alinhamento, sendo o tráfego de pedestres garantido em caminhos abertos no meio das superquadras e contornando estas vias. (croqui nº 3).

“A cidade atual abre as inumeráveis portas de suas casas para essa ameaça de morte. Esse estado de coisas exige uma modificação radical: as velocidades do pedestre, 4km horários, e as velocidades mecânicas, 50 a 100km horários, devem ser separadas. As habitações serão afastadas das velocidades mecânicas, a serem canalizadas para um leito particular, enquanto o pedestre disporá de caminhos diretos ou de caminhos de passeio para ele reservados” (CORBUSIER, 1933, p. 13)

Muitas das críticas observadas no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna e relatadas na Carta de Atenas por Le Corbusier foram acatadas posteriormente por vários urbanistas de todo o mundo em distintas escalas, e Lúcio Costa mostra uma influência direta por este documento, tomando um extremo cuidado de, ao elaborar o projeto da nova cidade, levar em consideração todas as falhas que foram apontadas pela Carta de Atenas nos modelos urbanísticos anteriores, nas construções coletivas presentes nos grandes núcleos urbanos e da distribuição territorial, onde os locais com melhor infra-estrutura eram designados para as famílias com maior poder aquisitivo, resignando as famílias de baixa renda às locais freqüentemente insalubres e inóspitos.

Este aprendizado teve como objetivo principal evitar repetir estes erros nas construções habitacionais plurifamiliares e na distribuição dos elementos que iriam compor a malha urbana da nova capital do país.

O Relatório do Plano Piloto sofreu alterações do projeto que foi apresentado à comissão julgadora, que venceu o concurso promovido pela NOVACAP, até o modelo que foi de fato construído, visando acomodar melhor a população que viria a habitá-la e adequá-la ao porte de uma cidade que desempenha o papel de representar a capital de um país que estaria se modernizando.

Não houveram mudanças que pudessem retirar a característica mais forte do projeto, que era o seu caráter modernista e vanguardista, altamente influenciado pela Carta de Atenas e portanto buscando uma ocupação salubre e com diversas áreas de convivência dos futuros habitantes, porém houveram criações de novos setores, realocação de outros, expansão de setores com a adição de elementos para os mesmos e mudanças que vieram por diferenciar áreas de mesma localização nas asas Sul e Norte, proporcionando um viés residencial na parte sul e comercial na parte localizada na norte. Estas alterações no projeto original foram ordenadas cronologicamente por Ficher & Leitão:

“§ Deslocamento do conjunto urbano para leste, em direção ao Lago Paranoá;

§ Ampliação das áreas residenciais, mediante a introdução de mais uma faixa de quadras a leste (Quadras 400) e a oeste (Quadras 700) do eixo rodoviário;

§ Transferência (com ampliação) das áreas destinadas a residências individuais para as penínsulas e para a margem leste do lago (Setores de Habitações Individuais Sul e Norte, SHIS e SHIN), e criação de mais uma área residencial em toda a encosta da margem direita do Córrego Vicente Pires (Setor de Mansões Park Way, SMPW);

§ Criação de uma faixa de grandes terrenos para uso institucional a leste e a oeste do eixo rodoviário (Setor de Grandes Áreas Norte e Sul, SGAN e SGAS);

§ Construção de uma rodovia sobre o divisor de águas da sub-bacia hidrográfica do Lago Paranoá, com o objetivo de restringir a ocupação urbana na área (EPCT - DF 001);

§ Modificações no projeto da Asa Norte, como o traçado e destinação diferentes das Quadras 500 e o acréscimo de ocupação comercial nas Quadras 700, ao longo da Via W3;

§ Ampliação do centro urbano.” (FICHER & LEITÃO, 2012, p. 2)

Com estas alterações, percebemos claramente o aumento da escala residencial (com a adição das quadras 400 e 700), a ampliação de uma área

destinada a habitações individuais ao alterar o seu local bem como a adição de uma nova área com os mesmos fins.

Também percebemos uma tentativa de gerar uma ocupação comercial na Asa Norte, cuja medida de acrescentar uma ocupação comercial nas quadras 700, que ocupam o lado oeste da avenida W3 implicaria em uma composição totalmente distinta da encontrada na mesma avenida porém do lado sul, onde as quadras 700 são pura e exclusivamente residenciais. Estas alterações visaram aumentar a dimensão da cidade, porém não descaracterizaram bruscamente o projeto apresentado por Lúcio Costa, mantendo o mesmo padrão modernista já supracitado.

### **1.7 A Construção de Brasília: Definição das Escalas.**

Ao conceber o seu projeto de Brasília, Lúcio Costa se baseou primariamente em três escalas para guiar essa construção: a Escala Monumental, Residencial e Gregária. Em 1987, Lúcio Costa faz menção a uma quarta escala, a Bucólica. Todas estas escalas estariam representando elementos que somados, iriam compor a futura capital do país.

Esta subdivisão de mostrou de extrema eficiência ao se construir e analisar os locais da cidade, visto que todas as quatro possuem importância ímpar para o projeto e compõem o cenário de uma cidade arborizada, que possui locais para recreação entre os prédios dos seus moradores e ao mesmo tempo, espaços de convivência em distintas escalas, variando desde o parquinho localizado no interior da superquadra até o Setor de Diversões, para citar apenas um exemplo que abrange três escalas (bucólica, residencial e gregária).

Todas se complementam neste cenário urbano, e todas possuem a sua devida importância no projeto. Porém, as quatro possuem características extremamente distintas e peculiaridades extremamente fortes, por isso abordaremos as quatro de maneira distinta. A primeira escala a ser abordada neste trabalho será a Monumental.

A Escala Monumental é constituída pelo espaço da Esplanada dos Ministérios até a altura da Torre de TV, onde se encontram as sedes dos três poderes nacionais, que são pilares da democracia, o cruzamento dos eixos da cidade em três níveis,

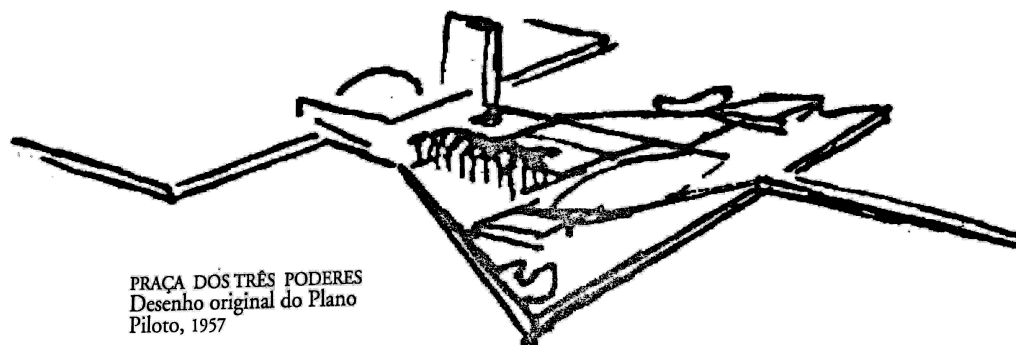
sendo a Rodoviária do Plano Piloto seu ponto de encontro, a Catedral de Brasília e o setor cultural, que conta com a presença do Teatro Nacional Cláudio Santoro, o Museu Nacional Honestino Guimarães e a Biblioteca Nacional de Brasília Leonel de Moura Brizola, sendo que estes dois últimos são construções mais recentes que o Teatro Nacional (o museu foi inaugurado em 15 de Dezembro de 2006 e a biblioteca no dia 12 de Dezembro de 2008. Em contrapartida, o Teatro Nacional foi inaugurado dia 30 de Julho de 1960) e ambas as recentes construções integram uma área denominada Complexo Cultural da República João Herculino, que visa transformar a área em um pólo cultural.

Figura 06: croqui elaborado por Lúcio Costa representando o Eixo Monumental e a escala de mesmo nome.



Fonte: COSTA Lúcio & Costa, Maria Elisa (organizadora e editora). Registro de uma vivência. Brasília: UnB & Empresa das Artes. 1995.

Figura 07:

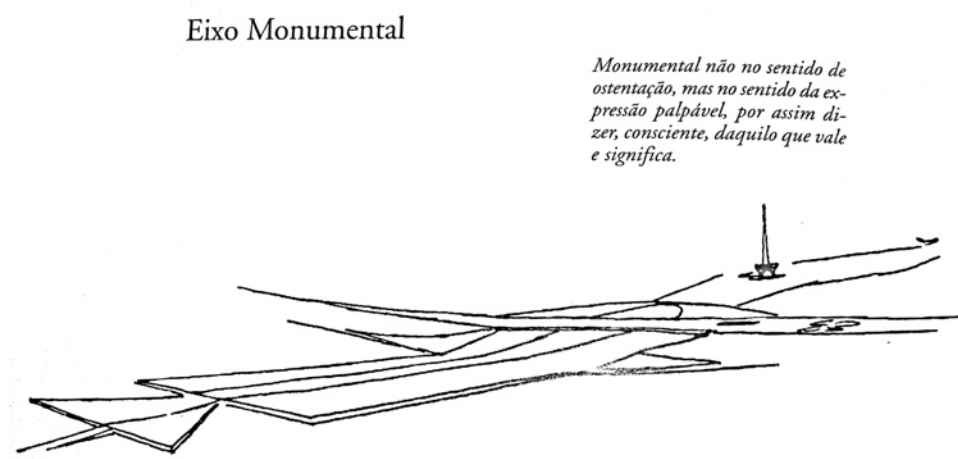




Croquis apresentados como figuras de número 7 e 8 representando o Eixo Monumental, base da Escala Monumental. O projeto foi desenhado por Lúcio Costa e executado por Oscar Niemeyer.

A única alteração sofrida no projeto original foi à modificação da estrutura triangular no final da Esplanada (em destaque no croqui a seguir), visto que o formato triangular se mostraria extremamente ineficiente visto que a área em questão possui um intenso tráfego de veículos. Neste caso, o formato original foi substituído pelo retangular.

Figura 08:



Fontes (figura 06 e 07): COSTA Lúcio & Costa, Maria Elisa (organizadora e editora). Registro de uma vivência. Brasília: UnB & Empresa das Artes. 1995.

A próxima escala a ser abordada é a residencial, composta pela área designada às superquadras. O projeto de Lúcio Costa para as unidades habitacionais e seus serviços mostra uma forte influência da Carta de Atenas, em tópicos como: a presença de áreas verdes a fim de proporcionar um mínimo de iluminação natural nos apartamentos, garantir uma condição salubre do ar e ao mesmo tempo também promover uma integração maior entre os residentes das cercanias, garantir escolas próximas às moradias, visando uma maior segurança para as crianças que lá estudarão, proporcionar uma densidade habitacional fixa e isolar as vias de circulação designadas à velocidade mecânica (dos veículos automotores) das passagens designadas aos pedestres por meio de uma faixa de vegetação.

O seu gabarito foi definido como de seis andares nas quadras 100, 200 e 300 e três andares nas 400, todas possuindo os pilotis, a fim de gerar uma maior liberdade de fluxo de pedestres nas superquadras.

Inserida na escala residencial, se encontra a escala bucólica, citada por Lúcio Costa em “Brasília Revisitada”, datado de 1987. Neste documento, a bucólica é definida como “de lazer”, visto que compele as áreas verdes tão presentes nas superquadras que foram previamente designadas para, entre outros atributos já supracitados, como áreas de convivência entre a vizinhança para proporcionar uma integração em âmbito local.

Porém há documentos que afirmam que a escala bucólica não se restringe apenas aos locais arborizados no interior e nas adjacências das superquadras bem como também existe um debate que defende que estes locais arborizados em volta dos prédios que compõem o Plano Piloto não são considerados escala bucólica, pois já se encontram inseridos na escala residencial. Neste trabalho, adotarei o conceito de que a escala Bucólica abrange tanto as áreas que se encontram fora das superquadras como as que se encontram no interior das mesmas.

A inspiração para os prédios residenciais presentes nas quadras foi o projeto de Lúcio Costa para o Parque Guinle, no Rio de Janeiro (o modelo de habitações coletivas possuindo um gabarito que seria equivalente a seis andares e elevados por meio de pilotis no andar térreo, visando facilitar a circulação das pessoas que habitariam o conjunto habitacional ou simplesmente estariam realizando um trajeto a pé entre estes prédios).

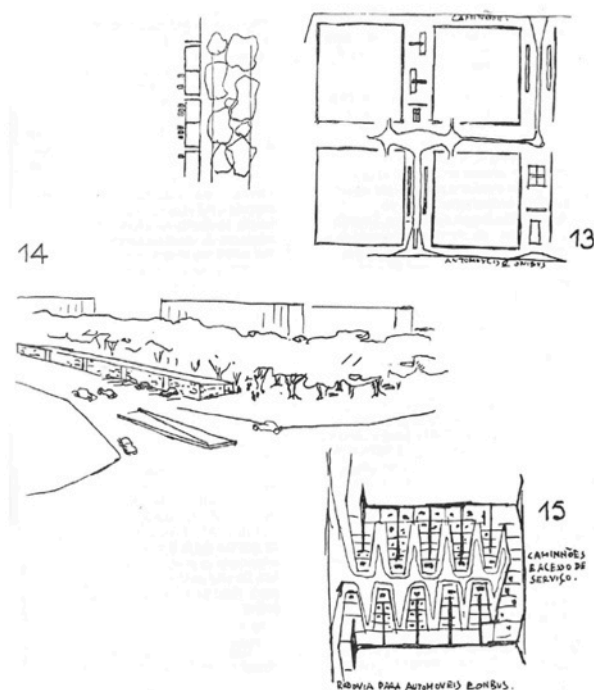
As superquadras tem medidas de 280 x 280 metros, possuem densidade populacional média de 2.500 a 3.000 habitantes e o seu grande diferencial para o conceito de condomínio é que os moradores pertencem às quadras porém as quadras não pertencem aos moradores - o acesso a elas é livre, sem guardas nem cercas, podendo qualquer pessoa, independente do local de sua residência, circular pelas mesmas a qualquer hora do dia ou da noite, porém colocar qualquer tipo de barreira que impeça essa circulação livre é proibido.

O fato das habitações coletivas possuírem pilotis também auxilia na questão da livre circulação e proporciona um alcance de vista maior para quem estiver nas superquadras, seja morador ou não.

No princípio, a idéia era de prover um convívio entre moradores de diferentes classes sociais - que os filhos dos operários brincassem com os filhos dos banqueiros, afinal todos seriam vizinhos. Timidamente, se tentou promover isso no início nas quadras 400, consideradas quadras econômicas na adaptação do Relatório do Plano Piloto (visto que o relatório só abrangia três quadras - 100, 200 e 300).

As quadras 400 e as habitações individuais ubicadas nas quadras de número 700 foram alterações posteriores para adequar melhor o projeto à nova realidade da capital), porém não se conseguiu implementar esta idéia. No caso, o local que restou para gerar essa interação entre classes foi à zona central do Plano Piloto, que se encontra inserida na escala Gregária - escala esta, que em 1987 foi definida por Lúcio Costa como a designada para áreas de convívio.

Figura 09 - Croquis representando as Superquadras.



Fonte: COSTA Lúcio & Costa, Maria Elisa (organizadora e editora). Registro de uma vivência. Brasília: UnB & Empresa das Artes. 1995.

Croquis representando o modelo de habitações coletivas sugerido para as Superquadras que compõem o núcleo central da nova capital, o Plano Piloto, destacando as áreas verdes que iriam compor as superquadras em uma tentativa de manter a densidade populacional de acordo com os padrões sugeridos na Carta de Atenas como ideais para poder gerar uma ocupação que seja salubre para os moradores locais, proporcionar áreas de convívio para quem resida nas suas adjacências e ao mesmo tempo promover um cenário onde as residências situadas naquela quadra sejam providas de iluminação natural durante uma quantidade mínima de horas por dia.

A escala Gregária é composta das áreas do Setores de Diversões, Comerciais, Bancários, Culturais, Hoteleiros, Médico-Hospitalares, de Autarquias e de Rádio e Televisão Sul e Norte e pela área adjacente à Rodoviária do Plano Piloto, que é o ponto de intersecção entre os eixos Monumental e Rodoviário. Na parte superior do setoe se encontram os Setores Comerciais, de Diversões, de Rádio e TV e Médico-Hospitalar. Na parte inferior se encontram os Setores Bancários e de Autarquias.

Esta escala foi gerada para compreender as áreas de convívio social e cultural da cidade, sendo que no centro do seu núcleo, nos prédios adjacentes à Rodoviária, estariam os pólos culturais, com a presença de teatros, cafés, restaurantes, cinemas, lojas, casas de chá e a Ópera, com acessos pelo setor Cultural e de Diversões e que possuísse uma vista livre para a Esplanada dos Ministérios da sua plataforma superior.

As casas de espetáculos (no local hoje compreendido pelo Setor de Diversões Sul, cuja alcunha de “CONIC” se tornou a designação mais popular para a área) seriam ligadas por vielas e travessas, similar ao que se encontra na Rua do Ouvidor, localizada na cidade do Rio de Janeiro, visto que a área interna era projetada para ser de acesso exclusivo de pedestres.

Dentro destas travessas, se encontraria um comércio designado a promover a integração da população com aquele recorte espacial, promovendo não só um possível sentimento de pertencimento àquele espaço bem como uma integração

entre classes sociais que era para ter surgido inicialmente nas superquadras, porém depois ficou designada aos locais que compõem a escala gregária.

No início, o prédio abrigou representações diplomáticas (visto que as embaixadas da nova capital estavam em fase de construção), o que atraiu nos primeiros anos do setor um comércio de alto padrão, visando atender a demanda desse público e se aproximando ao plano de Lúcio Costa para aquela área, visto que este local do Plano Piloto era previsto para se tornar uma “mistura em termos adequados de Piccadilly Circus, Times Square e Champs Elysées” (COSTA, 1957, p. 26)

Após o término das construções das embaixadas, o local foi abandonado pelo público que antes o freqüentava (que seria equivalente a classe A) e passou a ser ocupado por um público de classes C e D, iniciando assim um lento processo de mudança no uso de suas funções, se distanciando do público que compõe a área adjacente (Asa Sul e Asa Norte).

Adjacentes a este núcleo, na parte norte do eixo central se encontrariam duas áreas designadas para uso comercial, os Setores Comerciais Sul e Norte. Na parte sul do eixo, se encontram as áreas designadas para atividades bancárias e de importância administrativa, os Setores Bancários Sul e Norte e o Setor de Autarquias Sul.

Os Setores Bancários foram projetados inicialmente para concentrar as sedes dos bancos que futuramente iriam se instalar na nova capital, bem como para agrupar as sedes das empresas que viriam a atuar em Brasília, sendo que a área contaria uma disposição espacial idêntica à encontrada no Setor Comercial Sul, que no caso é configurada como possuindo três blocos altos e quatro de altura menor, conectados entre si por meio de uma ala térrea que permitiria a instalação de comércios visando atender a demanda da população que lá circularia, como agências bancárias, restaurantes, cafés, agências de empresas, entre outros.

Além disto, a circulação se dá de modo distinto ao modelo difundido até então: automóveis acessam por meio da própria pista em que estão circulando e

pedestres possuem dois braços elevados da pista de contorno bem como diversas calçadas sem cruzamento para o acesso do pedestre em questão.

Já para os automóveis, além do acesso supracitado, haveriam estacionamentos em dois níveis com acessos localizados no nível correspondente ao piso inferior do Setor, que estaria com os seus níveis topográficos correspondentes aos encontrados na Plataforma Central, visando facilitar o trânsito dos pedestres e dos automóveis de uma zona à outra.

Nos Setores Comerciais, os acessos, bem como as suas configurações espaciais são idênticas à configuração supracitada, visto que os dois setores (Bancário e Comercial) possuíam estas características estruturais em comum, diferindo apenas na sua localização, na sua proposta primária e na topografia do local que os mesmos foram implementados.

Os prédios foram concebidos para agrupar distintos tipos de comércio: nos andares dos seus prédios, abrigaria representações comerciais e escritórios para profissionais liberais. Já no térreo, seria composto de diversas lojas de distintos portes, com uma ampla gama de oferta de produtos, oferecendo os mais variados serviços para a população que lá circulasse, sendo esta gerada pelos escritórios localizados no setor, bem como a oriunda da plataforma central, dos setores adjacentes e da população no geral.

A escala bucólica também se vê presente nessa escala, assim como na residencial, porém com uma representatividade menor, visto que a mesma possui uma importância ímpar na escala residencial que não permite comparações com o seu peso em outras escalas.

A grande importância dos elementos da escala bucólica era de gerar áreas verdes para o convívio dos moradores e dos transeuntes, garantir a iluminação natural que era de extrema importância nas residências plurifamiliares, bem como gerar um ambiente confortável e saudável para quem habitasse os prédios do Plano Piloto e quem ocupasse a área, independente de serem moradores ou não das adjacências, itens que foram destacados como fundamentais para uma ocupação urbana salubre na Carta de Atenas.

## **1.8 A construção de Brasília: O Período Inicial da sua Ocupação e as Medidas Tomadas para Preservar seu Patrimônio.**

No período compreendido entre os anos de 1890 e 1950, a população brasileira aumentou cinco vezes e a população do Centro-Oeste aumentou oito vezes (muito deste aumento se deve à Marcha Para o Oeste, instaurada no governo de Getúlio Vargas).

Porém, apesar deste crescimento expressivo da população do Centro-Oeste, a população que migrou para esta região se concentrou no sul do estado do Mato Grosso e sul e sudeste do estado de Goiás, que eram áreas mais propícias à agricultura. Considerando que a área dos três municípios formadores de Brasília (Planaltina, Formosa e Luziânia) eram predominantemente de Latossolo Vermelho/Vermelho-Amarelo (com 54,50% da área do Distrito Federal) e Cambissolo (30,98% da área), sendo que uma característica fundamental de 95% do Latossolo encontrado no Distrito Federal é o seu caráter distrófico (onde a porcentagem de saturação de bases é menor que 50%, o que significa que possuem uma baixa concentração de Mg, K e Ca, minerais que garantem a fertilidade do solo) e ácido (com pH variando entre 4,0 e 5,5), o que dificultavam um manejo agrícola apesar da sua topografia favorável.

Por consequência desta inaptidão agrícola inicial, a população que habitava o perímetro que futuramente foi designado como o sítio da nova capital cresceu apenas 2,5 vezes, um índice baixo quando comparado com os outros dados já supracitados. O que se concluiu disto foi que a área que mais tarde foi designada como sítio da futura capital não possuiu uma ocupação que poderia ser considerada expressiva se comparado ao *boom* demográfico visto em outras cidades da região.

Desde o início das obras até a cerimônia de inauguração da nova capital, a dinâmica da área compreendida como futuro sítio para Brasília (e que na época, era compreendida pelos municípios de Luziânia, Planaltina e Formosa, todos pertencentes ao estado de Goiás) foi fortemente modificada.

Anterior ao dia vinte e um de abril do ano de 1960, o território do Distrito Federal já possuía uma ocupação em diversos locais como os que viriam a ser

considerados Regiões Administrativas, os acampamentos da NOVACAP e os aglomerados subnormais. No ano de 1957 existiam quatro núcleos urbanos: Planaltina, Núcleo Bandeirante, Plano Piloto e Brazlândia, e no ano de 1957 estes núcleos somados aos acampamentos e habitações informais somavam a quantia de 12.700 habitantes, número este que subiu para 64.314 no ano de 1959 (um antes da inauguração) e pra expressivos 141.742 no dia da inauguração oficial da nova capital federal.

A nova capital federal, considerada o projeto mais ambicioso de Juscelino Kubitschek do seu Plano de Metas, foi inaugurada no dia 21 de Abril de 1960. No projeto designado para a capital, as cidades-satélites seriam instauradas após a consolidação do Plano Piloto, visando abrigar a população que excederia a capacidade do plano, porém antes mesmo do final da construção do Plano Piloto, as cidades-satélites já existiam e representavam uma parcela expressiva dos domicílios do Distrito Federal, visto que algumas delas abrigavam os acampamentos da NOVACAP designados a abrigar os pioneiros na construção de Brasília, e estes fixaram residência nas áreas após o final das obras.

A taxa de crescimento do DF no período compreendido entre os anos de 1960 até 1970 foi de 14,4% a.a. e nos anos de 1970 até 1980, essa taxa reduziu um pouco mas seguiu extremamente alta: 8,2% a.a.

Com a expansão desenfreada do número de habitantes da capital, se tornou necessário tomar medidas para proteger o projeto de Lúcio Costa (que sofreu alterações desde antes da sua construção visando adequar melhor à realidade da nova capital, porém manteve características vitais do projeto de modo intacto).

Em 1987, Lúcio Costa escreveu um documento denominado “Brasília Revisitada”, que buscava analisar a ocupação de Brasília, como algumas áreas tiveram uma modificação no seu público-alvo definido pelo projeto (bem como foram adotadas por outros públicos, gerando uma certa integração entre classes e grupos sociais distintos, como pondera o autor) desde a inauguração da capital até a data definida pelo documento bem como designava diretrizes a serem seguidas pelo governo local para manter o projeto e deixá-lo mais fiel ao projeto original construído



na década de cinqüenta, impedindo assim uma possível descaracterização dos elementos por fatores como uma possível especulação imobiliária.

No mesmo ano de 1987, o Governo do Distrito Federal lançou o decreto número 10.829, visando manter as diretrizes que Lúcio Costa definiu no seu projeto e no seu posterior “Brasília Revisitada”, de maneira a preservar o máximo possível o caráter modernista da cidade e as especificações modernistas, que regeram a criação do seu plano diretor, diretamente influenciadas pela Carta de Atenas para criar e manter uma cidade salubre para os seus moradores, bem como descrevê-las de modo objetivo para possibilitar uma fácil compreensão do seu objetivo, dividindo as diretrizes a serem aplicadas nas quatro escalas já supracitadas, sendo que as mesmas se referem apenas à área denominada de “Plano Piloto”, que foi delimitada no corpo do texto da lei e que engloba diretamente as escalas Gregária, Bucólica, Residencial e Monumental.

“A área a que se refere o caput deste artigo é delimitado a Leste pela orla do Lago Paranoá, a Oeste pela Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA, ao Sul pelo Córrego Vicente Pires e ao Norte pelo Córrego Bananal, considerada entorno direito dos dois eixos que estruturam o Plano Piloto.” (GDF, 1987, p.1)

Porém esta lei não foi à única medida adotada visando manter intacto o patrimônio relativo ao Plano Piloto - o Processo de Tombamento número 1305-T-90 datado de 14 de Março de 1990 garantia a inscrição do conjunto urbanístico de Brasília construído em decorrência do Plano Piloto traçado por Lúcio Costa, sendo esta a última adição ao Livro do Tombo Histórico relativo à Brasília, que já contava com o processo relativo à Catedral Metropolitana (processo nº 0672-T-62, de 01/06/1967) e do Catetinho (processo nº 0594-T-59, datado de 21/07/1959).

O status garantido pelo processo de tombamento garante, entre outros itens, a preservação do patrimônio de modo a inibir quaisquer ações que os descaracterizem, impossibilitando o surgimento de obras que destoem dos gabaritos já pré-definidos no relatório de Lúcio Costa e as definições já retificadas na Lei nº 10.829.

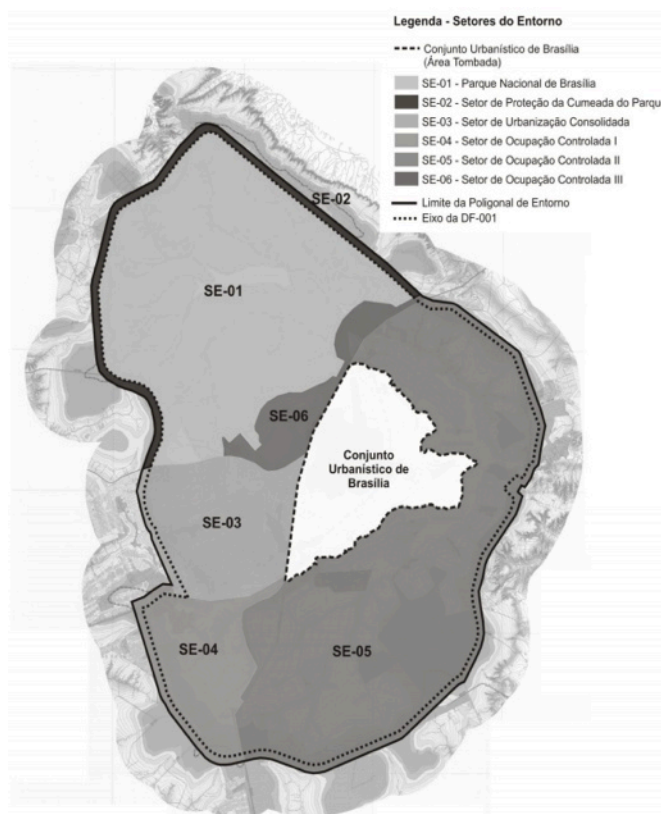
Após a inclusão no Livro do Tombo Histórico do projeto do Plano Piloto, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional homologou a Portaria nº 314, datada de 08 de outubro de 1992, autorizando um estudo que pudesse definir as ações possíveis a serem tomadas em um futuro que fossem relativas ao tombamento de Brasília, concluindo assim uma seqüência de leis designadas a proteger o conjunto urbanístico projetado por Lúcio Costa, evitando que o mesmo se descaracterizasse por motivos diversos, como especulação imobiliária gerada por um processo de gentrificação, por exemplo, e mantendo características vitais que foram influenciadas pela Carta de Atenas, como manter a taxa de ocupação edificada em 15% nas superquadras Sul e Norte, por exemplo.

A portaria IPHAN nº 68 de 15 de Fevereiro de 2012 foi o resultado da pesquisa iniciada em 1992 e delimitou as áreas do Distrito Federal a serem preservadas: além do conjunto urbanístico de Brasília que possuía diretrizes rígidas de gabarito e uso e ocupação do solo, a área adjacente a esta foi dividida em cinco setores do entorno que possuíam diretrizes de preservação similares, porém que se adaptam ao uso daquele espaço. Qualquer modificação existente nestes locais deve ser realizada mediante consulta ao IPHAN para uma possível aprovação, visando não descaracterizar aquelas áreas.

Outra medida visando proteger o patrimônio arquitetônico do Plano Piloto foi tomada pela UNESCO, retratada na ata do 11o Encontro da World Heritage Committee, realizado na sede mundial da UNESCO, em Paris, onde representantes do International Council on Monuments and sites (ICOMOS), e do International Union for the Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN) se reuniram com representantes de diversos países, entre eles o Brasil, nos dias 7 a 11 de Dezembro de 1987. A intenção deste encontro foi definir sítios que fossem considerados, entre outras categorias, “Patrimônios da Humanidade” pelo órgão, e nesta ata se encontra a inclusão do conjunto urbanístico planejado por Lúcio Costa, identificado como processo de número 445.

“The Committee recommended that a conservation policy which respects the characteristics of the urban creation of 1956 be pursued in the federal district of Brasilia.” (UNESCO, 1988, p. 4)

Figura 10 - representação das áreas tombadas de Brasília.



Fonte: IPHAN. Gabinete da Presidência. Portaria n.º 68, de 15 de fevereiro de 2012. Determina a preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília e suas adjacências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 15 fev. 2012. p. 7.

Graças a estas medidas rígidas, mesmo após cinquenta e três anos da sua construção, o conjunto urbanístico de Brasília segue muito bem preservado, visto que para realizar qualquer mudança em algum item que está inserido neste conjunto, é obrigatório obter aprovação de diversos órgãos do governo para executar a mesma.

Neste trabalho, o foco de pesquisa corresponde a dois setores atualmente inseridos dentro da Escala Gregária, que são o Setor Comercial Sul e o Setor de Diversões Sul. Como já se abordou em outros capítulos, os elementos que compõem a escala Gregária foram concebidos originalmente como setores que buscassem suprir a demanda por locais para promover o convívio dos habitantes de Brasília em distintos aspectos (congregando restaurantes, casas de chá, teatros, cinemas, escritórios e lojas em um raio relativamente pequeno de distância entre os

mesmos). Sua localização, no meio do Plano Piloto, facilitaria o acesso de quaisquer pessoa que estivesse circulando pelo mesmo e incentivaria um contato entre os moradores desta mesma região, ou apenas de quem estivesse freqüentando o local, suprimindo a busca por serviços, sejam eles apenas de convívio. culturais ou que atendam a uma demanda específica, como agências bancárias ou escritórios de profissionais liberais.

Além de congregar todos estes serviços em um espaço próximo, outro fator importante para a localização daqueles setores era a proximidade e a facilidade de acesso a equipamentos de deslocamento. A Rodoviária do Plano Piloto congregaria o acesso de qualquer parte do Distrito Federal àquele local, bem como as vias adjacentes que também possuem fluxo de transporte público e a facilidade de acesso por meio de veículos particulares e de pedestres.

### **1.9 A Construção de Brasília: Setor Comercial Sul**

No Relatório do Plano Piloto, Lúcio Costa aborda o projeto para os futuros Setores Comerciais (sul e norte), ele especifica que a área viria a abrigar o comércio da capital, com lojas e “magasins”, para citar a expressão utilizada pelo arquiteto. Estruturalmente, foi planejado com as mesmas diretrizes que configuram o Setor Bancário (que no relatório era chamado de “Bancário-Comercial”), com acesso para pedestres em calçadas sem cruzamento, vias em dois níveis para acesso com automóveis e uma via de serviços no subsolo.

Outra característica marcante foi à alternância do gabarito dos edifícios no setor, sendo o mesmo caracterizado por apresentar uma seqüência de prédios altos em uma quadra e na seguinte, prédios com menor altura, sendo ligados entre si por acessos no nível térreo dos mesmos, como podemos observar na imagem abaixo, que retrata o acesso veicular no subsolo dos prédios, o acesso para pedestres em um único plano, um prédio de dois andares (excluindo subsolo) na Quadra 3 ao lado do prédio da Estação Telefônica Centro Sul (ETCE), que por estar inserido na Quadra 02, possui um gabarito distinto.

Figura 11: Acesso subterrâneo as garagens do SCS.



Fonte: a autora em setembro de 2013.

A primeira quadra a ser edificada na área foi à quadra 1, correspondente ao primeiro bloco de prédios do setor (quando visto em perspectiva do centro da capital, designado como a área próxima à Rodoviária), sendo que o primeiro prédio a ter sido edificado foi o Edifício JK, cujo nome foi designado como uma forma de homenagear o presidente que construiu Brasília.

Na foto a seguir, temos uma imagem mostrando o Edifício JK e ao lado o Edifício Antônio Venâncio da Silva. A quadra ainda é composta pelos edifícios Maristela, Baracat, Darcy Ribeiro, Ceará, Camargo Corrêa, Central, Denasa, Márcia e Gilberto Salomão.

Na parte térrea e sobreloja destes edifícios observamos uma grande variedade de comércio voltado ao público transeunte: lanchonetes, bares e até locais que fornecem empréstimos para aposentados e pensionistas (sendo este último um tipo de comércio surpreendentemente comum no setor).

Figura 12: Edifício JK



Fonte: a autora em setembro de 2013.

A Quadra 01 é a que possui a configuração mais distinta de todas as construídas - enquanto existem padrões repetidos nas quadras seguintes, nenhuma outra repete o gabarito e a disposição dos prédios que é encontrado na 01.

Como já se pode inferir, a configuração da Quadra 01 já difere da Quadra 02 - ambas possuem edifícios considerados altos para a região, porém a Quadra 01 possui espaços amplos no nível térreo dos seus edifícios, sendo que os mesmos não ficam extremamente próximos - cenário que já se encontra na Quadra 02, na 04 e na 06 (porém na Quadra 02 existem dois prédios que são exceções: o Edifício Oscar Niemeyer e o ETCE, que estão fora deste retângulo formado pelos outros prédios e cujo gabarito se assemelha mais ao dos edifícios encontrados na Quadra 01).

Figura 13: Quadras 01 e 02 do SCS - via que separa a Quadra 01 (com prédios mais espaçados entre si) e a Quadra 02 (com prédios localizados um ao lado do outro, sem nenhum espaço, formando uma fachada única).





Fonte: a autora em setembro de 2013.

As quadras de número par que foram supracitadas tiveram um projeto distinto da Quadra 01: os prédios naquelas áreas são germinados, formando um retângulo na quadra, com os prédios do lado de fora formando uma fachada conjunta que só difere pelo estilo arquitetônico do mesmo, com um vão no meio para promover uma melhor circulação de ar e iluminação para os mesmos. O nível térreo destas quadras promove um acesso fácil para os pedestres que lá circulam na área, pois apesar de algumas diferenças topográficas, estas quadras foram pensadas para promover um acesso relativamente fácil para os pedestres que lá circulam, com calçadas ao redor dos prédios e acessos no meio das quadras.

Dentro do setor observamos a solução encontrada para promover uma circulação fácil para os pedestres no nível térreo: uma passagem aberta, localizada abaixo dos prédios já construídos. É notável a diferença de uso do andar térreo para os demais nos prédios do setor: o térreo oferta comércio voltado à população que presta serviços nos edifícios, bem como para quem esteja apenas circulando na hora pelo local. São diversas lanchonetes, bares e lojas para atender a demanda local.

Já nas quadras ímpares, existe uma disparidade sobre o gabarito e suas prioridades - na Quadra 01, os edifícios são altos (15 andares, contando térreo e sobrelojas) e possuem diversos escritórios nos andares acima do térreo e sobreloja,

sendo que estes dois andares possuem uma grande oferta de comércio como lanchonetes, por exemplo. Esta quadra também sedia um núcleo de atendimento jurídico que atualmente é vinculado ao UniCEUB. Já na Quadra 03 possui prédios de três andares (excluindo térreo e sobreloja) e na sua lateral, um espaço de convivência denominado “Praça do Povo”.

O comércio na Quadra 03 é bem variado - de uma agência do Banco do Brasil e uma óptica (ambas no ed. Postalís) até um salão das testemunhas de Jeová (no ed. Yara Medeiros). Na imagem seguinte, observamos passagem de pedestres da quadra 03, que dá continuidade a mesma encontrada na quadra 02 e que segue este padrão até a quadra 06, não sendo encontrada apenas na quadra 05 e 01, visto que ambas seguem padrões que se diferem das demais, porém não impedem a livre circulação dos pedestres.

Figura 14: Desnível da passagem de pedestres no SCS.



Fonte: Google Street View em setembro de 2013.

A Quadra 04 possui prédios de seis andares (excluindo térreo) com variados usos, o que difere inicialmente da proposta de Lúcio Costa - nela se encontram a sede da Casa da Cultura da América Latina (ed. Anápolis), vinculada à Universidade de Brasília e o Museu Nacional dos Correios (no ed. Apolo), bem como agências bancárias (como a da Caixa Econômica Federal no ed. Israel Pinheiro), entre diversas lojas voltadas para o público de diversas classes, como as Lojas



Americanas (no ed. Infraero). Essa quadra conta com as mesmas passagens no nível térreo para facilitar o acesso dos pedestres, como a representada na figura 16).

Já a quinta quadra do Setor Comercial Sul possui uma configuração ímpar, não encontrada em nenhuma outra quadra do SCS. Possui blocos de prédios separados dos mesmos, sendo que os mesmos possuem apenas dois andares: loja e sobreloja. Os mesmos se conectam por passagens abertas, que se tornaram vias para pedestres e lá há uma predominância de comércio (ao contrário de outras quadras que possuem um predomínio de escritórios). Na beira da via que faz a divisa entre esta quadra e a 04, se encontra uma praça com um posto policial que registra as ocorrências daquele local, bem como do Setor de Diversões Sul.

Figura 15: Espaço de convívio e posto policial no SCS Quadra 05.



Fonte: a autora em setembro de 2013.

Os blocos B e C da quadra 05 contém uma divisão no meio dos mesmos, que é um espaço aberto onde se pode observar claramente as vias de acesso veiculares que Lúcio Costa propôs que estivessem em um nível abaixo do nível predominantemente dos pedestres.

Atualmente, estas vias acabam se tornando palco para uma situação que possui o *status* de problema social: usuários de crack se abrigam nestas vias em determinados períodos para consumir a droga. Segundo relatos de policiais que trabalham na área, há locais no setor cujo uso para estes fins é extremamente

popular e realizar buscas e apreensões nestas partes é algo freqüente para os policiais que lá atuam (retratados nas figuras 20, que corresponde à via supracitada e 21, equivalente a uma via de serviços localizada na quadra 03).

Figura 16: Jardim inserido na passagem de pedestres quadra 05 do SCS.



Fonte: a autora em setembro de 2013.

Figura 17: Moradores de rua circulando pelas vielas subterrâneas do Setor.



Fonte: a autora em setembro de 2013.

O uso de crack hoje é um problema gravíssimo na área. Segundo relatos de policiais que atuam no posto instalado na quadra 05, a média de ocorrências registradas no setor comercial foi de duas ocorrências por dia.

O crime mais cometido na região é o tráfico de drogas, sendo o crack a droga de maior destaque a ser traficada e consumida no local. Em segundo lugar neste ano de 2013 foram às ocorrências por roubo, cuja grande maioria das mesmas foi cometida por usuários de crack que roubavam os transeuntes da área em busca de dinheiro para alimentar o seu vício.

Apenas o terceiro crime mais cometido na área não teve relação com o crack, que foi o crime de estelionato. E segundo os policiais do posto policial da área, as mesmas estatísticas se repetem no Setor de Diversões Sul, com foco no amplo estacionamento que se encontra na parte inferior do setor. Segundo análise dos mesmos, o crime nesta área possui relação intrínseca com a droga, visto que os dois com maior número de ocorrências possuem relação direta com o crack.

Os locais considerados de maior periculosidade no setor são as vias que se encontram no nível abaixo do térreo, que foram planejadas como rotas para circulação de automóveis para facilitar o reabastecimento dos comércios.

Os policiais deram a alcunha de “buraco do rato” para as mesmas e nos informaram que é nas mesmas onde ocorre o tráfico mais intenso da droga, bem como o seu consumo pelas pessoas que se encontram no setor, sendo que muitas destas se encontram em uma situação de exclusão da sociedade graças ao seu vício.

#### **1.10 A Construção de Brasília: Setor de Diversões Sul**

O Setor de Diversões foi concebido para congregar locais de lazer para os moradores da nova capital. Suas dependências foram inspiradas na Rua do Ouvidor/ RJ, com vielas pequenas de trânsito restrito apenas a pedestres.

Inaugurado em 1967, o Setor de Diversões Sul é composto por quinze prédios e ganhou a alcunha de “CONIC” graças à empreiteira pernambucana que ergueu os prédios na época, que instalou uma placa na frente da construção e acabou por deixar este nome na memória dos brasilienses, que o associaram ao local em construção e hoje em dia já é considerado um apelido extremamente difundido entre os moradores de Brasília. A característica mais marcante do setor é a sua configuração em vielas estreitas, inspiradas nas vielas encontradas na Rua do Ouvidor na cidade do Rio de Janeiro.

Na época da sua inauguração, o SDS geograficamente se localizava na região central do Plano Piloto, porém apenas as quadras 8 (408, 208, 108 e 308) da Asa Sul e suas adjacências estavam construídas e habitadas. O processo de construção da Asa Norte não tinha sido nem iniciado e a Asa Sul possuía diversos locais em construção, o que concentrava a população numa zona mais central da asa e por consequência, mais afastada do setor que estava localizado ao lado das primeiras quadras da asa sul, que eram as de número 2 (302, 102, 202 e 402) e a uma distância relativamente próxima dos sítios onde as primeiras quadras (numericamente falando) da Asa Norte seriam implementadas.

Esta configuração acabou por modificar a dinâmica prévia que havia sido proposta para os dois setores - como se encontravam a uma distância relativamente grande das áreas supracitadas (visto que o local entre as quadras já construídas e os setores não possuíam edificações) e as quadras do lado Norte da cidade ainda não haviam nem começado a serem construídas, a área parecia se encontrar mais longínqua do que realmente era, logo não foi adotada pela população geral que residia no Plano Piloto, que preferia buscar estabelecimentos culturais a uma distância mais próxima das suas quadras.

No início da construção de Brasília, os prédios que compõem o Setor de Diversões Sul serviram como uma sede provisória para diversas representações diplomáticas, que se instalaram na nova capital e estavam esperando o término das suas sedes permanentes, nos futuros setores de embaixadas. Neste período breve,

o comércio que ocupou o setor visou atingir aquele público-alvo que trabalhava nas embaixadas, logo se estabeleceram diversas atrações voltadas para o público classe A, como restaurantes e bares mais sofisticados (e por consequência, com um preço mais alto).

Este tipo de comércio conseguiu se manter apenas no período onde as embaixadas se sediavam lá, sendo que neste tempo foi quando o projeto se aproximou mais da idéia original que teria sido concebida por Lúcio Costa (visto que o plano era uma mistura de Champs-Élysées, Piccadilly Circus e Times Square, que possuem um metro quadrado extremamente valorizado, atraindo no geral comércios voltados a um público classe A (apesar de, no exemplo londrino, ser possível encontrar lojas com produtos baratos destinados a turistas, como souvenirs e acessórios para celulares, bem como uma filial da Boots, uma rede de farmácia iniciada em 1849 e que hoje é presente em 25 países).

A maior diferença que se pode observar do Setor de Diversões Sul e suas adjacências, como o Setor de Diversões Norte e o Teatro Nacional para estas três áreas que Lúcio Costa se inspirou ao defini-las é que os três exemplos retirados do exterior foram fortemente incorporados pela indústria do turismo, tornando-os referência para quem fosse visitar as cidades e buscando suprir uma demanda de comércio para aqueles turistas, não só para os moradores daquela cidade.

Atualmente, a área possui um comércio majoritariamente diurno, com a presença de diversos bares, restaurantes, escritórios, cafés, consultórios e clínicas médicas, sedes de sindicatos e lojas, porém houve um diferencial: como a área foi “abandonada” pela especulação que as outras áreas do Plano Piloto (como a parte residencial do mesmo), ela se tornou palco de várias culturas que não são abrangidas no espectro *mainstream* cultural.

No local, como exemplos deste comércio fora do *mainstream*, encontramos diversos salões voltados a exaltar a beleza afro, lojas que vendem camisetas com estampas personalizadas sobre aspectos culturais de Brasília, lojas com produtos para os skatistas da cidade, o Espaço Galleria (que sedia festas voltadas para o

público LGBT), a Faculdade de Artes Dulcina de Moraes (que conta com uma galeria com dois ambientes para exposições e um teatro com capacidade para 400 espectadores projetado por Oscar Niemeyer) e oferece cursos de graduação em Artes Cênicas e Plásticas, e um amplo espaço que proporciona local para diversas manifestações culturais. No dia da visita havia uma apresentação na praça vermelha do Bloco Pacotão, que é extremamente tradicional no carnaval de rua de Brasília, tendo saído pela primeira vez em 1978 nas ruas da Asa Sul, com acesso gratuito a todos os transeuntes que circulavam pela área.

O CONIC, justamente por oferecer essa liberdade de expressão em um local central, acaba por se tornar um espaço propício para a manifestação de diversas culturas alternativas, bem como para a apresentação de grupos que produzem sua arte, mas não encontram espaço em locais distintos com grande facilidade, visto que os mesmos não se encaixam na proposta da maioria dos espaços culturais disponíveis na capital, bem como fornece um local onde as mesmas podem se dar de forma gratuita.

Figura 18 - Manifestação cultural na Praça Vermelha do SDS.



Fonte: a autora em setembro de 2013.



A área se tornou um epicentro para os membros de diversas culturas se encontrarem em um local central, e além do comércio voltado aos mesmos, é possível identificar outra dicotomia em relação ao público que frequenta o local - no mesmo, é possível encontrar três igrejas protestantes: Igreja Universal do Reino de Deus, Igreja Apostólica Renascer em Cristo e Igreja Mundial do Poder de Deus, que realizam cultos no local, porém há alguns anos atrás, no mesmo setor onde se encontram estas igrejas e no mesmo horário de funcionamento das mesmas, estavam instalados diversos cinemas pornô, cujas propagandas se encontravam na frente dos estabelecimentos, nos corredores, mesmo espaço onde circula o público que buscava o SDS para frequentar os cultos, bem como as igrejas também mantêm os seus anúncios nas fachadas, onde avisavam das atividades a serem realizadas naqueles locais, e eram vistos por quem buscava o setor para frequentar os cinemas pornô.

Além deste tipo de comércio no período diurno, a área se torna palco para a prática da prostituição e tráfico de drogas no período noturno, quando o comércio fecha suas portas e o público circula em um volume extremamente menor que o do período diurno.

Por ser um setor que não foi gentrificado, ele pode se tornar o palco de diversas ações que vão desde o encontro de um grupo que valoriza um estilo musical que não se encontra entre os grandes sucessos das rádios até atos que seriam condenadas pela moral religiosa que impera em grande parte do país. E, na época que existiam os cinemas pornô, o convívio diurno entre estes grupos tão discrepantes se dava, em grande parte, de forma pacífica e civilizada.

Ambos os setores enfrentam problemas com o uso de drogas e prostituição, porém coube ao Setor de Diversões Sul o papel de se tornar o berço para diversas “subculturas” surgirem, se encontrarem, conviverem e convergirem em distintos grupos sociais, visto que o local é um grande “palco” para as manifestações de diversas formas de cultura. Sua pluralidade permite o convívio de atividades, grupos e comércios que não se conectam entre si, e definitivamente não ocupariam

espaços adjacentes em um contexto distinto, porém buscam o espaço democrático do SDS para se manifestar.

## **CAPÍTULO 2**

### **2.1 Projetos de revitalização em outras cidades do mundo.**

Nesta parte, abordaremos outras cidades que sofreram um processo de decadência na sua zona central, portuária ou industrial, bem como as medidas tomadas pelo governo para revitalizar a área decadente e o impacto obtido por estas medidas, e uma análise do lado positivo e do negativo destes resultados.

Os processos de revitalização modificam a dinâmica das áreas e acabam por imprimir papéis até então inéditos nos seus alvos - eles podem tornar um local virtualmente abandonado em um pólo de indústria tecnológica, um centro de produção cultural e acadêmica, uma área turística extremamente valorizada e com diversos aparelhos para suprir a demanda imposta por este público, uma zona residencial de alto padrão, pode concentrar investimentos, abrigando diversas sedes de empresas, sejam as mesmas multinacionais ou não, pode utilizar de construções históricas para promover uma valorização do passado daquela comunidade, se tornando um pólo cultural, entre diversas outras atribuições.

Esta mudança na configuração urbana daquele local pode atrair diversos investimentos para a área, como também pode ter efeitos negativos como a descaracterização dos locais (quando o processo é acompanhado pela gentrificação do local) ou a expulsão dos residentes tradicionais do local, pois os mesmos não conseguem acompanhar o aumento do valor dos imóveis, quando a área é alvo de especulação imobiliária.

#### **2.1.1 O caso de Belfast e o Titanic Quarter.**

Belfast é a capital da província de Ulster, situada na Irlanda do Norte. É uma cidade que passou por um *boom* econômico no século XIX, no início sendo este causado pela indústria têxtil e pela sua localização estratégica, que se tornou



fundamental para o crescimento do porto da cidade. No período entre 1800 e 1851 a população da cidade cresceu de 20,000 habitantes para 100,000.

Figura 19 - trabalhadores saindo da fábrica da Harland & Wolff pela Queen's Road. Pode se observar o RMS Titanic ao fundo.



Fonte: Wikipédia Commons, disponível em: <[http://en.wikipedia.org/wiki/File:Knocking\\_off\\_at\\_Harland\\_%26\\_Wolff,\\_Belfast.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Knocking_off_at_Harland_%26_Wolff,_Belfast.jpg)>. Acesso em Outubro/2013.

Nos anos seguintes, a instalação e consolidação de Belfast como um pólo da indústria naval foi a responsável por dar continuidade ao *boom* econômico da cidade. Indústrias como a Harland & Wolff (em 1861) e a Workman, Clark and Company em 1880 foram grande propulsoras do desenvolvimento nesta época, sendo a primeira fundada por Edward J. Harland, que se tornou um pioneiro nesta área e grande responsável pela implantação da indústria naval na Queen's Island.

A Harland & Wolff, uma parceria entre o inglês Edward James Harland e o alemão Gustav Wilhelm Wolff, foi uma empresa que modificou a indústria naval internacional, pois desenvolveu novas técnicas de construção de navios, que permitiam a criação de modelos que suportassem maior carga e ao mesmo tempo, exigissem um menor consumo de combustível.

Na época, foram erguidas gruas da empresa para auxiliar na fabricação de navios transatlânticos visando o transporte de passageiros para a empresa inglesa “White Star Line”. Dentre os modelos de grande porte produzidos em Belfast, o navio de maior fama é o RMS Titanic.

A Harland & Wolff se instalou na parte da cidade conhecida como Queen’s Island, que se tornou um pólo industrial nas décadas subsequentes, visto que sua localização era extremamente favorável para o lançamento dos navios de maior porte, fator este que atraiu Edward J. Harland em primeiro lugar. Em 1900, a empresa possuía 9,000 funcionários.

Em 1907, a mesma já contratava 12,000 homens em um espaço de 32 hectares. Sua concorrente na época, a Workman, Clark and Company se instalou no lado do Rio Lagan, oposto a Queen’s Island. A indústria naval não empregava tantos trabalhadores quanto a indústria têxtil, porém foi a indústria que trouxe maior destaque e renome internacional para a cidade de Belfast na época, atraindo a atenção do império Britânico.

A indústria naval passou por um período glorioso. No seu auge, no período da Segunda Guerra Mundial e nos anos seguintes, a Harland & Wolff empregava 30 mil funcionários. Porém, graças ao declínio desta indústria no período pós-guerra, seguindo uma tendência observada no Reino Unido em um geral, a cidade de Belfast sofreu as consequências desta derrocada: no período de 1971 até 1991, a cidade perdeu um terço da sua população, que migrou para outros lugares em busca de melhores condições de vida.

A imagem seguinte mostra uma das gruas da Harland & Wolff, que foram fundamentais para a construção dos novos navios de grande porte e que acabaram por se tornar símbolos da época próspera da cidade, possuindo atualmente o status de patrimônio histórico dentro do artigo número três do Historic Monuments and Archaeological Objects (Northern Ireland) Order 1995.

Figura 20 - gruas da Harland & Wolff, que se tornaram ícones da era industrial da cidade.



Fonte: a autora em abril de 2012.

“During the late 1800s, Belfast’s strong industrial base was built on the manufacture of linen. Engineering and shipbuilding industries grew in response to linen manufactures’ need for machinery and transport facilities, especially for export. Following the Second World War, heavy industry went into decline, followed by the decline of engineering. In the 1960s and 1970s, and very much in common with developments in other UK cities, the service sector became the main employer in the local economy. During the 1970s unemployment also increased dramatically in Belfast. Among the unemployed, in Belfast the share of long-term unemployed was and remained twice that of comparable cities in Great Britain.” (MCKIBBEN, 2000, p. 290)

Este cenário econômico acabou por gerar um declínio na área conhecida como Queen’s Island, que era a sede da Harland & Wolff e ponto estratégico para a indústria naval. No período entre 1960 e 1970, o número de trabalhadores na área caiu de 16,000 para 6,000, reflexo da decadência encontrada no local.

Em 2002, foi elaborado um projeto de revitalização para a área, que até então era conhecida como Queen’s Island. Este projeto, feito pela Turley Associates, Planning and Urban Design Consultants propôs uma repaginação em uma área de 75 ha entre a Queen’s Island e o Porto de Belfast, sendo uma parte dela pertencente

a Harland & Wolff, chamando a mesma de Titanic Quarter. O início da sua construção se deu em 2005 e o projeto está previsto para ser desenvolvido em um período entre 15 e 20 anos, sendo que uma boa parte da sua infra-estrutura já foi implementada até o ano de 2012, visando sediar eventos celebrando os cem anos da construção do navio RMS Titanic e a sua importância histórica no contexto da indústria naval, tanto pelo porte inovador do projeto quanto pelas novas regulamentações de segurança que surgiram graças ao seu acidente.

Figura 21 - Ilustração do projeto de revitalização da Queen's Island.



Fonte: Titanic Quarter Development Framework, disponível em [http://tq.drumbeat-server.co.uk/assets/downloads/tq\\_develop\\_framework.pdf](http://tq.drumbeat-server.co.uk/assets/downloads/tq_develop_framework.pdf), acessado em Outubro de 2013.

O projeto para o Titanic Quarter, segundo o Titanic Quarter Development Framework, previa a construção de um novo bairro, dividindo o mesmo em zonas para o seu planejamento: Harbour Estate (1) é um porto ativo, com uma linha de ferry em atuação. O projeto visou realocar o terminal Stena para o norte do porto.



Clarendon Dock (2) é a área onde estariam escritórios, um estacionamento no nível da pista e uma ponte para pedestres e ciclistas conectando o centro da cidade com o empreendimento. A área número 3 é o centro da cidade, porém esta área não pertence a Queen's Island. O Belfast Dry Dock (4) é a doca seca de reparos da Harland & Wolff, que hoje é aberta para visitação. O Northern Ireland Science Park (NISIP) (6) possui 10 ha e é um centro de pesquisa para a Queens University. O Channel Commercial Park (7) é uma área industrial de 10 ha já existente antes do projeto de revitaliza o. A  rea 8 é a do núcleo do Titanic Quarter, que possui 65ha. O Odyssey complex (9)   um centro de entretenimento moderno, que foi projetado para atrair pedestres para a  rea. O Eastside (10) era o local onde se projetou um boulevard para os frequentadores do Titanic Quarter. As áreas de número 11 até 15 são locais já consolidados, que variam de uso residencial (15) até as fábricas da Bombardier (14) e da Harland & Wolff (13).

Atualmente, segundo o Titanic Quarter Development Framework e o seu site oficial, a área conta com prédios destinados a residência, escritórios, museus, o Public Record Office of Northern Ireland, uma universidade, um hotel, cafés e restaurantes, um Media Centre com est dios para filmagens (utilizado por empresas como a HBO e Universal), uma rede de conexões de alta velocidade para incentivar a instala o de empresas com negócios em outros países da Europa e da América do Norte na área, o Titanic Belfast, que é o prédio que se tornou símbolo do empreendimento e que abriga nove galerias, restaurantes e uma sala de exposi o (vide figura 27), a Titanic Dock and Pump House, que possui a doca seca onde os navios de grande porte foram construídos, o Titanic Drawing Offices, que era a sede da Harland & Wolff na época de ouro da indústria naval de Belfast, o SS Nomadic, um navio atracado no rio que tem como inten o tentar mostrar aos visitantes a experiência próxima do que eram os navios da época, o T13, construído em uma antiga fábrica, que é um parque de esportes urbanos, com pista de skate, salas para a prática de breakdance entre outras atividades, o Odyssey, centro de eventos que abriga shows internacionais e jogos de hóquei e uma marina para atracarem iates e lanchas.

O grande chamariz turístico do local se tornou o RMS Titanic e toda a sua história - foi um meio de contar a história do desenvolvimento da indústria naval em Belfast, de como a cidade ganhou fama internacional e de buscar uma revitalização ao atrair turistas e empresas de grande porte ao local, se prevalecendo do argumento da excelente localização geográfica da cidade, sendo este um motivo já visado desde o final do século XIX.

Figura 22 - O prédio que sedia o centro turístico do Titanic Quarter e se tornou seu símbolo máximo.



Fonte: Glenn Colvin, disponível em <http://sharpsnaps.com/photoblog/>, acessado em Outubro de 2013

No censo de 2011, a população da área definida como “Island”, que compreende a área equivalente a Queen’s Island e Ballymacarret Intake foi analisada pelo Northern Ireland Statistics & Research Agency (NISRA) segundo os determinados parâmetros, que nos propiciam a análise dos dados de determinada maneira:

- 5,014 habitantes, que contabiliza 0,28% da população total da Irlanda do Norte.
- 32 anos é a idade média dos residentes.

- 93,14% são brancos, 13,88% de origem católica e 69,78% de origem protestante.
- 33,62% das residências eram próprias, 62,84% eram alugadas.
- 25,28% dos residentes possuem escolaridade em nível superior ou acima e 44,21% possuíam nenhuma qualificação ou nível médio de escolaridade (sendo que a prova que foi usada em questão para análise, o GCSE, é obtida pelos estudantes no período entre 14 a 16 anos).
- 67,20% dos habitantes estavam em idade economicamente ativa, sendo destes 59,10% possuíam empregos.

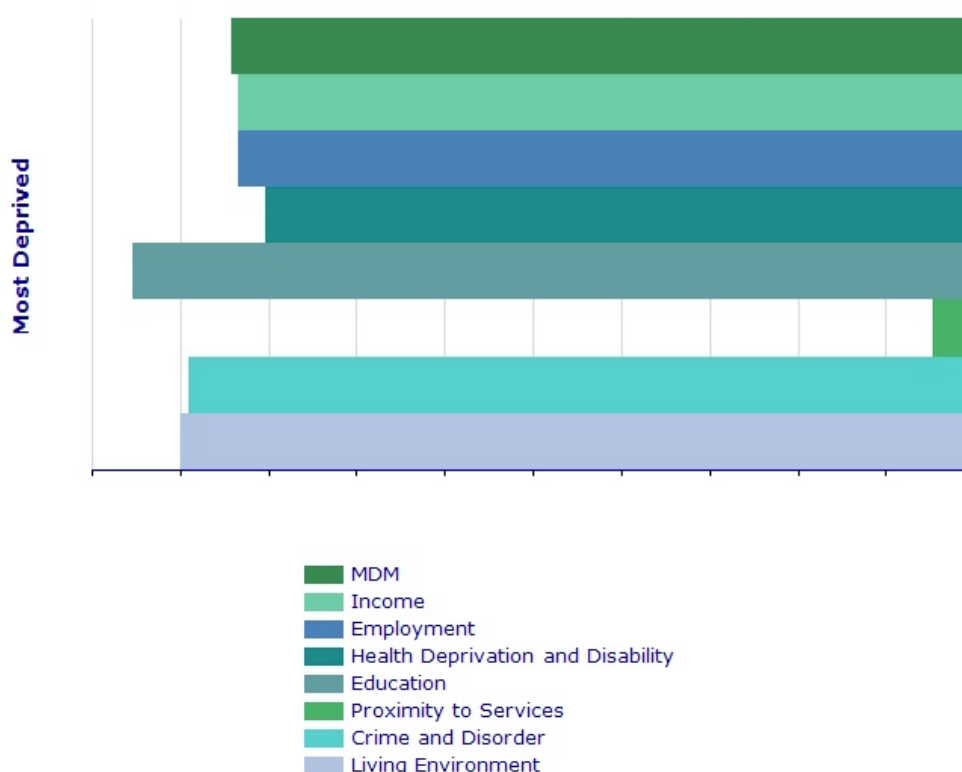
A grande deficiência apontada pelo censo que os habitantes enfrentam é a falta de escolaridade, porém há um grande índice de empregabilidade entre seus habitantes. A medição destes índices varia entre 1 até 582, considerando que existem 582 áreas analisadas pelo censo.

Tabela 1 - Estatísticas de privação de serviços e qualidade de vida para a Island Ward.

	<b>Ranking - Island</b>
Multiple Deprivation Measure	92
Income Deprivation	97
Employment Deprivation	190
Health Deprivation and Disability Deprivation	114
Education Skills and Training Deprivation	27
Proximity to Services Deprivation	555
Crime and Disorder	64
Living Environment	58

Fonte: Northern Ireland Statistics & Research Agency, disponível em <http://www.ninis2.nisra.gov.uk/public/AreaProfileReportViewer.aspx?tabchangeReportName=Electoral%20Ward?>, acessado em Outubro de 2013

Figura 23 - Gráfico da privação de cada medida para o setor.



Fonte: Northern Ireland Statistics & Research Agency, disponível em <http://www.ninis2.nisra.gov.uk/public/AreaProfileReportViewer.aspx?tabchangeReportName=Electoral%20Ward?>, acessado em Outubro de 2013

Considerando os dados levantados pelo censo de 2011 em Belfast pela NISRA, quando analisamos a área da Island em comparação com Stormont, uma área residencial que se encontra na parte leste da cidade também, a Island mostra suas deficiências em atrair o público deste segmento para as suas residências. Em Stormont, o nível de criminalidade é 418, de educação e qualificação é 579, o índice que analisa a oferta de empregos (proporcional ao número de habitantes em idade economicamente ativa) em Stormont é de 572 e o que analisa a qualidade de vida está em 399.

Percebe-se que o único ponto forte da Island até então, quando comparado com outro bairro que possui uma alta renda, é a oferta de serviços para seus habitantes, porém este é um fator que é reflexo da condição de novo ponto turístico que foi implementado na área e a sua proximidade com a região central de Belfast, em comparação com outros bairros da zona leste da cidade. A área equivalente ao Titanic Quarter é muito menor do que a Island no total, como podemos observar nos números do Censo de 2011, elaborado pela NISRA:



- 971 habitantes vivendo em 461 habitações, que compreende 0,05% da população total da Irlanda do Norte.
- A média de idade dos habitantes é de 32 anos.
- 82,90% se declararam brancos.
- 16,48% são de origem católica e 56,85% de origem protestante.
- 11,14% não possuíam inglês como sua língua materna.
- 12,58% das residências eram próprias e 83,51% eram alugadas.
- 32,88% possuíam nível de escolaridade em superior ou acima deste, já 40,84% possuíam nenhuma qualificação ou apenas nível médio (O Levels/CSE/GCSE por exemplo).
- 65,91% da sua população se encontra em idade economicamente ativa, e deste total, 58,52% possuem emprego.

O que podemos observar desta análise das duas áreas é que o Titanic Quarter possui apenas 19,36% da população inteira da Island, a zona censitária onde ela se encontra. Porém, no projeto oficial do empreendimento a informação que se consta é que foram planejadas 3,300 habitações no local, logo as informações preliminares mostram uma tendência a consolidação da área como pólo turístico (com o projeto prevendo a construção de mais três hotéis na área, sendo um deles localizado na antiga sede da Harland & Wolff e sendo um hotel quatro estrelas), porém ainda é uma área relativamente recente para uma possível análise do seu impacto a longo prazo nos arredores.

O que se observa já no Titanic Quarter é que seu impacto não se deu de forma mais intensa na parte leste de Belfast, que é onde está inserido, porque sua conexão é muito mais forte com o centro da cidade, como apontado no estudo setorial da parte leste de Belfast, elaborado pela prefeitura em 2007:

“Most agents viewed Titanic Quarter and the proposed development of Odyssey Village in a positive manner with the potential for spin-off effects and raising the profile of the East Belfast market. Indeed it was suggested that this was already happening with schemes such as Lewis Square development in Sydenham (Mersey Street) providing new homes in formerly difficult inner-city locations where the property market would previously have been very subdued. However, Titanic Quarter was considered to have little or no impact on the wider East Belfast market.

Several agents considered that Titanic Quarter was perceived to be a separate market and one more related to the city centre than East Belfast. There was a feeling that Titanic Quarter needs to be made attractive to the first-time buyer with a need to get people living there with one agent considering there was not a need for more apartments but a better mix of housing.” (THE REGIONAL HOUSING AUTHORITY FOR NORTHERN IRELAND, 2007, p. 44)

Logo, por uma análise preliminar do tópico podemos concluir que a proximidade com o aeroporto e com o centro da cidade torna o local extremamente atrativo para o turismo, porém a sua infra-estrutura ainda precisa ser finalizada para poder imprimir um impacto significativo nas regiões adjacentes ao projeto, bem como na sua própria. Seus índices apresentam números alarmantes, considerando níveis de educação e qualidade de vida para os moradores das regiões adjacentes, porém a longo prazo o projeto do Titanic Quarter é previsto para atrair mais investimentos na região.

Os investimentos analisados pelo Department for Social Development são a criação de novos empregos na área de serviços financeiros, indústrias de alta tecnologia e nas estruturas necessárias para dar suporte para este empreendimento de grande porte, porém o estudo aponta que para atender a demanda por estes empregos, será necessária mão de obra qualificada, e mesmo alguns dos empregadores se disponham a oferecer este treinamento, o preenchimento destas vagas pelos profissionais da região leste de Belfast será um processo intrinsecamente ligado a melhoria das condições educacionais da área.

O projeto de regeneração estratégica da área leste de Belfast aponta como uma prioridade o investimento em educação para seus habitantes de modo geral - escolas de qualidade, que tenham capacidade para os estudantes da região bem como sejam facilmente adaptáveis para o caso de um aumento no fluxo migratório e educação de adultos são pontos abordados no projeto que são considerados de extrema importância e prioridade.

A parte cultural e turística do leste de Belfast não é tão desenvolvida quanto outras regiões da cidade, e o Titanic Quarter será de grande valia para o desenvolvimento desta questão, com hotéis e atrativos turísticos para esta parte da

cidade. Na esfera pública, os investimentos prévios eram de baixa qualidade, o que acabava por alterar a percepção dos visitantes e possíveis investidores na área. É previsto que o Titanic Quarter será de grande valia para alterar esta imagem, ao gerar uma área atraente para estes dois grupos.

Em suma, é previsto que o Titanic Quarter atraia mais empregos de boa qualidade para o local, já que seu projeto é de se tornar um pólo econômico com potencial internacional, bem como atraia mais turistas pelo seu potencial histórico, visto que o empreendimento é moderno e ao mesmo tempo retrata a história do local, mostrando o potencial turístico da mesma quando bem explorado.

Outro ponto importante é que o Titanic Quarter, junto com outro empreendimento, podem mudar a imagem da parte leste de Belfast ao integrá-la melhor com o centro da cidade (graças a sua proximidade física) e o seu impacto nas regiões adjacentes é a diminuição da segregação espacial encontrada em algumas zonas de Belfast até hoje, por consequência do sectarismo que foi o estopim da guerra entre católicos e protestantes.

Regiões onde o sectarismo é forte até os dias atuais acabam por tardar mais a se desenvolver, porém o Titanic Quarter é visto como uma ferramenta para integrar mais os bairros do leste de Belfast, que são tradicionalmente protestantes, buscando atrair mais investimentos e uma diversidade social maior entre seus residentes.

Além desta integração social a longo prazo, o Titanic Quarter é visto como uma ferramenta para integrar a população em distintas escalas: nos bairros adjacentes por meio do seu acesso que prioriza o pedestre e ciclistas, levando estas comunidades a se integrarem mais entre si e com seus vizinhos, conceito este abordado por Jane Jacobs como a importância do uso das calçadas.

Em seu livro, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, JACOBS (2000) afirma que o uso das calçadas é um bom medidor da segurança da cidade, visto que quando abordamos cidades maiores, como é o caso de Belfast com seus 280,892 habitantes, é normal as ruas possuírem desconhecidos circulando por elas, porém

uma cidade só se torna devidamente segura para seus habitantes quando a mesma comporta estes desconhecidos circulando nos seus bairros mas mantém a aura de segurança nos mesmos.

Além do ponto já supracitado, se observa no Titanic Quarter uma possibilidade de integração em uma escala maior, no caso da região leste de Belfast com o centro da cidade, bem como uma oportunidade de atrair investimentos para aquele local e torná-lo mais economicamente dinâmico e socialmente diverso.

A análise preliminar do censo de 2011 já nos mostrou indicadores alarmantes na região de Island (que compreende a Queen's Island e Ballymacarrett Intake) como educação, qualidade de vida e segurança.

A construção e consolidação do Titanic Quarter, aliado a outros empreendimentos de menor escala na zona leste, é vista como uma oportunidade de integração da zona leste de Belfast com outras partes da cidade, bem como um incentivo ao desenvolvimento das condições sociais da população que vive nos arredores do empreendimento. No Strategic Regeneration Framework do ano de 2008, o empreendimento é visto com significativo otimismo pelo governo, e quando concluído poderemos analisar a longo prazo se as metas propostas no projeto foram cumpridas.

Atualmente, a maior contribuição do Titanic Quarter que se pode constatar é para a criação de um vetor de turismo na direção leste da cidade, bem como a implementação de escritórios e empresas de gabarito internacional, levando um desenvolvimento econômico para uma área que antes se encontrava em processo de decadência.

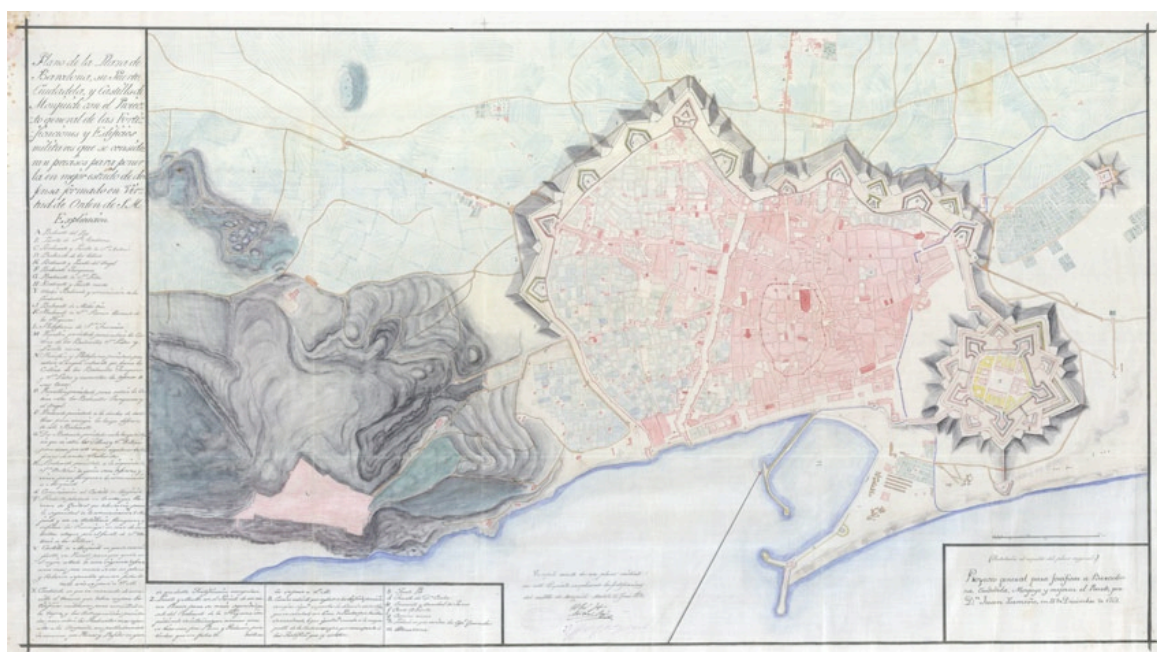
### **2.1.2 O caso de Barcelona e o bairro de Poblenou.**

A história de Barcelona é extremamente complexa. Segundo os registros do Ajuntament de Barcelona, denominados “de Bárcino a BCN”, os primeiros registros de ocupação daquela área apontam para o local hoje conhecido como Ciutat Vella.

Foi lá que os romanos primeiro fundaram uma colônia estrategicamente localizada para controlar o comércio das praias de Llobregat e que desempenhou a função de um centro religioso e administrativo na época. Ela foi chamada de Colonia Julia Augusta Faventia Paterna Barcino, e popularmente ficou conhecida apenas pelo seu último nome.

A colônia tinha um formato próximo ao octogonal e era rodeada de muralhas, com apenas quatro portões de acesso, visando a sua proteção. A cidade possuía não mais que dois mil habitantes e era extremamente amigável com estrangeiros e escravos libertos. A sua muralha foi modificada em meados do século IV, aumentando o seu tamanho e sendo dobrada a sua espessura, bem como se adicionaram 78 torres no seu decorrer. No mapa de 1751 se pode observar muito bem as muralhas em torno da cidade:

Figura 24 - mapa da cidade de Barcelona em 1751



Fonte: *Plano de la Plaza de Barcelona, su puerto, Ciudadela y Castillo de Montjuich en el Proyecto general de las Fortificaciones y Edificios Militares que se consideren precisos*. Juan Martín Cermeño, 1751, Archivo Historico de la ciudad de Barcelona disponível para acesso em [http://www.bcn.cat/historia/pag/capitols/cap\\_02/es/transversals/muralla\\_romana/galeria\\_imatges/muralla\\_romana1.htm](http://www.bcn.cat/historia/pag/capitols/cap_02/es/transversals/muralla_romana/galeria_imatges/muralla_romana1.htm).

Seguindo o documento “de Bárcino a BCN”, com a decadência do império romano, Barcelona cai nas mãos dos visigodos, porém a invasão franco-alemã não

destruiu a cidade, e sim só manteve suas características e permitiu um fortalecimento do cristianismo na área. Após os visigodos, no final do ano 714, Barcelona iniciou um período sob o domínio muçulmano que durou oitenta anos, porém se manteve o catolicismo entre o grupo que já o praticava antes, tendo sido mantido até os seus rituais e seus locais de oração. O período sob influência muçulmana acabou com a chegada de Luís I, o Piedoso, que implementou a Marca Hispânica (na época da morte de Carlos Magno, em 814, a área possuía oito divisões: Ribagorça, Pallars, Urgell, Cerdanya, Rosellón, Ampurias, Girona e Barcelona).

Estes locais foram palco para diversos conflitos nos anos seguintes, sendo Barcelona um grande alvo dos mesmos. No século X aparecem os primeiros burgos, que eram aglomerações urbanas fora da muralha que envolvia a cidade, geralmente se formando em volta das igrejas destes locais. Esta zona foi comandada por Borrell II que mantinha relações diplomáticas com os seus vizinhos, porém quando foi invadido pelos muçulmanos, o governo franco não lhe deu apoio. Assim, quando o monarca antigo saiu do trono e entrou Hugo Capeto, Borrell II não assinou o tratado antigo de submissão e deu início a um território independente no local, que inaugurou a época dos condes soberanos.

Já no início do período feudal na Europa, houveram diversos conflitos entre aristocratas e camponeses. Um destes conflitos acabou atingindo a cidade de Barcelona ao sofrer uma tentativa de ocupação. Em 1205, os cidadãos apelaram ao bisneto do conde, Ramon Berenguer I quando perceberam manobras para invadir a cidade.

Algumas décadas após este aviso houve a invasão da cidade, porém o conde conseguiu conter a mesma e instaurar a ordem de novo na cidade. Para se reerguer economicamente, Barcelona aproveitou da entrada de ouro e das feiras/mercados que se organizavam no local. Além dos conflitos, outro fato foi de extrema importância nesta época: Barcelona se expandiu de modo surpreendente. Se no final do século IX ela cobria 30ha de superfície, no final do século X ela cobria 60 hectares.



Após este período, a cidade passou por diversas situações: a instalação de ordens militares para manter a soberania das colônias (a partir de 1140), a expansão do bairro da catedral (que já era o mais próximo de um núcleo urbano consolidado há mais de um século), a criação do governo de Barcelona em 1284, a criação de uma nova muralha (que pode ser vista na figura 29), sua transição e destaque como cidade mercantil na Baixa Idade Média, um golpe de estado municipal em 1453, a construção do porto (cujo primeiro projeto foi em 1438 porém só saiu do papel em 1477), dez anos de guerra civil entre o partido da elite e o partido popular (de 1462 até 1472), a popularização das artes, deixando de ser algo só da nobreza e da igreja (século XIII) e passando a ser patrocinada pelos burgueses, mercantes e artesãos (século XIV), a conversão em um ponto militar estratégico (século XVI), guerras que duraram meio século (XVII) gerando uma grande derrota para Barcelona, a construção de um bairro militar que foi a maior transformação urbana da época (século XVIII) e um processo de revitalização urbana na segunda metade deste século.

Figura 25 - mapa da cidade de Barcelona em 1711.



Fonte: Le Plan De Barcelonne et de ses Environs Tres Exactement Leves sur les Lieux en 1711, elaborado por Nicolas de Fer, disponível em [http://www.raremaps.com/gallery/detail/27883/Le\\_Plan\\_De\\_Barcelonne\\_et\\_de\\_ses\\_Environs\\_Tres\\_Exactement\\_Leves\\_sur\\_les/De%20Fer.html](http://www.raremaps.com/gallery/detail/27883/Le_Plan_De_Barcelonne_et_de_ses_Environs_Tres_Exactement_Leves_sur_les/De%20Fer.html)

A cidade passou por uma grande mudança na sua dinâmica territorial no final do século XVIII, que tornou favorável a sua industrialização por meio de uma recuperação econômica. No início do século XX, Barcelona já havia se firmado como uma cidade forte economicamente no cenário mundial, tendo sediado duas Exposições Mundiais, em 1888 e 1929 e possuindo diversas indústrias em seu território, e por consequência, uma parcela expressiva da sua população era considerada originária da classe operária.

O prospecto para a cidade era de um grande crescimento econômico e cultural, até o surgimento da Guerra Civil Espanhola, que foi o conflito entre republicanos e nacionalistas, sendo que o primeiro grupo possuía uma grande expressividade na região da Catalunha, considerando que havia naquela região uma grande quantidade de trabalhadores operários que se identificavam com a ideologia anarquista.

Figura 26 - Ataque aéreo à cidade de Barcelona em 1938 pela Força Aérea Franquista.



Fonte: Força Aérea Italiana, disponível em <http://www.theatlantic.com/infocus/2011/06/world-war-ii-before-the-war/100089/#img18> Acesso em Outubro/2013.



O período entre os dias 3 e 8 de maio de 1937 foi marcado por conflitos diretos nas ruas pelo controle de pontos estratégicos da cidade entre diferentes partidários. A consequência deste embate foi a dissolução do Partido Operário de Unificação Marxista (que defendia que a guerra era uma parte importante na busca pela vitória da revolução, ideologia distinta do Partido Comunista da Espanha, que acreditava que a revolução minaria as chances de obter um apoio diplomático internacional contra Franco) e uma divisão entre a classe operária, consequência da repressão do governo a estes grupos.

Figura 27 - Vista aérea de uma parte de Poblenou em 1930.



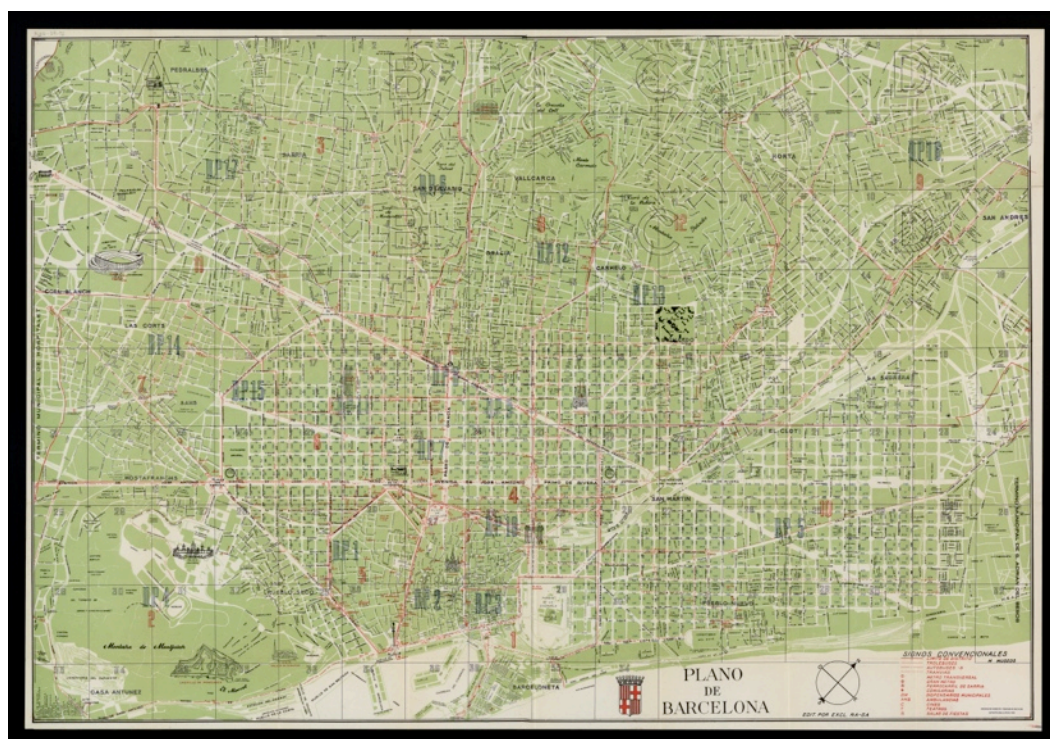
Fonte: “Barcelona, memoria desde el cielo 1927–1975” (GUÀRDIA, M., 2011. 54). Disponível em: < <http://andreumarfull.wordpress.com/2012/07/25/la-barcelona-teixida-per-la-industrialitzacio-i-la-complicitat-burguesa-la-barcelona-noble-i-la-barcelona-fabril/>> . Acesso em Outubro/2013.

Em 1939, Barcelona cai nas mãos dos apoiadores do general Franco. Em 1956, por indicação, assume o prefeito Josep Maria de Porcioles i Colomer, que ficou 16 anos no poder, designou uma equipe baseada em cargos de confiança e comandou uma reestruturação na cidade: seu mandato foi marcado por um grande incentivo a projetos para revitalizar e expandir o acesso à infra-estrutura já existente (como água, gás, metrô, entre outras estruturas), a construção de habitações plurifamiliares para abrigar o grande contingente de imigrantes que a cidade estava

recebendo, a abertura de novas ruas e uma mudança na maneira que Barcelona era projetada para o mundo: de uma cidade tipicamente movida pela atividade industrial, Colomer propôs que Barcelona fosse vista como um pólo turístico, incentivando o setor terciário a promover ações neste campo e urbanizando as áreas agrícolas remanescentes da cidade.

Porém a grande falha do governo de Barcelona no período franquista foi de gerar um crescimento urbano acelerado, porém sem diretrizes rígidas que prevenissem erros e desigualdades durante o seu processo. Estas diretrizes foram regularizadas no Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana de 14 de julho de 1976, também conhecido como PGM-76.

Figura 28 - Mapa da cidade de Barcelona em 1956.



Fonte: Cartoteca Digital do Institut Cartogràfic de Catalunya, disponível em <http://cartotecadigital.icc.cat/cdm/singleitem/collection/catalunya/id/2980/rec/26>

O PGM-76 integrou no seu projeto o Decreto-Lei 5/1974, de 24 de agosto de 1974, conhecido por formalizar a Entidad Metropolitana de Barcelona, que abrangia e definia sua região metropolitana nos seguintes municípios: Barcelona, Badalona, Castelldefels, Cornellá, Esplugas, Gava, Hospitalet de Llobregat, Les Botigues de



Sitges, Molins de Rey, Moncada y Reixach, Mongat, Pallejá, Papiol, Prat de Llobregat, Ripollet, San Adrián de Besos, San Baudilio de Llobregat, San Cugat del Vallés, San Clemente de Llobregat, San Feliú de Llobregat, San Juan Despí, San Justo Desvern, San Vicente dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Santa Coloma de Gramanet, Sardañola, Tiana y Viladecans.

Figura 29 - mapa ilustrativo de Barcelona e dos 26 municípios da sua região metropolitana.



Fonte: Google Earth, criado em Outubro de 2013.

O Decreto-Lei 5/1974 definia as futuras diretrizes para desenvolvimento e criação de uma região metropolitana de Barcelona, sendo este importante considerando o caráter polinucleado desta área, que possuía cidades com exigências e características peculiares que não seriam aplicáveis a todas de maneira igualitária. Para coordenar estas ações, foi criada a Corporação municipal, que era composta da Comissão Administrativa, do Conselho Metropolitano e da Gerência Metropolitana.

O Conselho Metropolitano possuiria representantes das vinte e sete cidades da região metropolitana de Barcelona, sendo o número dos mesmos definido de modo proporcional a população dos municípios em questão, e complementando o conselho, haveriam seis representantes de outros municípios da Catalunha, sendo

que estes não podem possuir vínculos políticos com os municípios já citados anteriormente.

Seria de competência desta Corporação elaborar medidas para promover o desenvolvimento dos municípios em diversos aspectos, como regularização fundiária, redigir os planos gerais municipais de ordenação urbana, revisar os mesmos, gerir os patrimônios municipais, manejo de resíduos sólidos e líquidos, entre diversas atribuições que tivessem como finalidade a expansão e a melhora da infra-estrutura já existente, por exemplo.

O PGM-76 revisou algumas diretrizes definidas no Decreto-Lei 5/1974, adaptando o mesmo para o cenário encontrado, que era de uma maior quantidade de população, uma oferta de empregos e renda distintas das previsões de 1974, uma necessidade da criação de equipamentos comunitários, criação de um plano de proteção para o patrimônio histórico e cultural, diretrizes para ordenar as ações relativas a regularização fundiária, bem como todas as ações que envolvessem o desenvolvimento urbano dos municípios delimitados em 1974.

Este plano foi a base que orientou diversos planos após a sua publicação, entre ações comuns a um número maior de municípios e ações pontuais em um só, sendo a sua modificação necessária para adaptar novas idéias e projetos nos municípios, como foi o caso da criação da alteração pontual das normas urbanísticas do PGM para a adequação do regime urbanístico do conjunto especial de Eixample, alterando a classificação da zona compreendida entre a avinguda de la Diagonal, passeig de Gràcia, carrer de Còrsega, carrer de Bailèn, Travessera de Gràcia, carrer de Cartagena, carrer de Sant Antoni Maria Claret, passeig de Maragall, carrer de Còrsega, carrer de la Independència, carrer de València, carrer de La Corunya, carrer del Consell de Cent, carrer de Castillejos, carretera de Ribes, passeig de Carles I, passeig de Pujadas, passeig de Lluís Companys, carrer de Trafalgar, plaça Urquinaona, carrer de Fontanella, plaça de Catalunya, carrer de Pelai, plaça de la Universitat, ronda de Sant Antoni, ronda de Sant Pau, avinguda del Paral·lel, carrer de Tarragona i avinguda de Josep Tarradellas.

A classificação até então era a de número 13, considerada zona urbana. A proposta foi da criação de uma sub-zona 13E, dentro da zona 13, com características próprias visando promover um uso mais adequado daquela área, com aumento no número de moradias e a regularização dos jardins internos dos prédios, passando a responsabilidade da sua manutenção para os prédios ao seus redores.

Outra mudança pontual proposta foi a alteração da classificação do distrito de Poblenou, em Barcelona. Visando desenvolver um potencial turístico que a área poderia oferecer, foi proposta a mudança do uso e ocupação do bairro de Poblenou. Antes, aquela área era sede de diversas indústrias, não sendo de todo atraente para a indústria do turismo. O Projeto 22@Barcelona visou modificar esse status da área ao atrair diferentes empreendimentos para o local, como indústrias de alta tecnologia, hotéis, moradias de alto padrão, escritórios, áreas verdes e equipamentos comunitários, por exemplo.

Figura 30 - Os contrastes encontrados em Poblenou no ano de 2008.



Fonte: Emanuel Kingston, disponível em <<http://en.wikipedia.org/wiki/File:Poblenou-Contrasts.jpg>> . Acesso em Outubro/2013.

Uma mudança extremamente importante proposta para o local foi alteração da classificação da zona: antes, o bairro de Poblenou se encontrava dentro da classificação 22a no PGM-76, o que implicava severas restrições para a execução do projeto de alteração de uso proposto. O PGM-76 definia as seguintes diretrizes para as zonas 22a, que eram classificadas como industriais:

“Primeiro. Os usos permitidos na zona industrial são:

1. Industrial. Se admitem os usos de indústrias em categorias de primeira, segunda, terceira e quarta. Se admite também o quinto na categoria 5-b. Que permitiu as lojas de atacado e o estacionamento de veículos e maquinário.
2. Habitação. Ele permite apenas o uso da propriedade para o pessoal de segurança, manutenção ou guarda da propriedade a uma taxa de, no máximo, duas casas para a indústria, comércio ou loja, e quando você tem que lidar exclusivamente um pacote que atenda aos requisitos mínimos do grupo em questão. Quando o Plano Parcial aprovar, permitindo um maior número de casas para esse fim, deve ser respeitada as diretrizes do Plano Parcial.
3. Comercial. Estabelecimentos autorizados envolvidos na venda de elementos da indústria de máquinas, equipamentos de transporte e auxiliar. Se admite a implantação de cafés, restaurantes, bares e similares.
4. Escritórios. Os escritórios para oferecer suporte apenas a cada estabelecimento comercial ou industrial.
5. Saúde. Apenas clínicas e consultórios. Não há centros de apoio de saúde e hospitais de hospitalização prolongada, ambulatorios ou sanatórios.
6. Religião e cultura. Suportado apenas os estabelecimentos dedicados à formação relacionada com a atividade industrial na área, escolas individuais e associações de caráter social e de montagem, pessoal de serviço filiados indústrias.
7. Recreação. Permitidos os teatros para o pessoal da empresa na área ou setor.
8. Esportes. Somente instalações desportivas disponíveis para os funcionários de empresas na área ou setor e que estão localizados em áreas destinadas especificamente para locais destinados à práticas desportivas.” (ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA, 1976, artigo 311).

Estas diretrizes acabavam por limitar o uso da área, por isso foi proposta uma revisão para mudar a classificação de Poblenou para 22@ que permitiria uma implantação de áreas de uso comercial e de residências não atreladas a indústrias, e equipamentos urbanos visando fomentar a indústria do turismo na área, como museus, teatros, centros de convenções, escritórios e comércios específicos para este público (como hotéis).

Esta mudança teria como impacto mais significativo a mudança na densidade populacional da área - antes, por ser uma zona industrial, a sua densidade era



baixa. Com esta alteração, mais pessoas poderiam se instalar na área e ao mesmo tempo, surgiriam comércios que atrairiam mais pedestres para circular na mesma, tornando a zona um espaço urbano denso e complexo.

Além dos novos usos, o industrial não foi banido de Poblenou, mas o tipo de indústria foi modificado: depois desta mudança, apenas indústrias não poluentes e que não fossem agressoras do espaço urbano em volta das mesmas seriam permitidas naquele bairro, com preferência às indústrias de alta tecnologia e ligadas à produção cultural, e graças a alguns núcleos se incentivaram alguns tipos de iniciativas, como a geração de um *cluster* cultural, que fomenta a indústria audiovisual, outro voltado as telecomunicações e as empresas que atuam nesta área.

A intenção destas modificações no Plano Geral e na dinâmica industrial da cidade foi tornar Barcelona competitiva a nível europeu neste campo e centros de tecnologia, que buscam unir o conhecimento das universidades com as empresas que precisam destes profissionais qualificados.

A modificação do status de 22a para 22@ foi oficializada em cinco de maio de 2000, porém o processo na cidade de Barcelona já data de antes disso. A mudança desta dinâmica de Barcelona se iniciou com o processo de declínio da indústria tradicional e a ascensão do setor terciário.

Como era uma cidade que possuía um grande potencial, porém o mesmo não estava sendo explorado, foram necessárias mudanças para adaptar o plano urbanístico a esta nova realidade, e um grande propulsor disso foi o fato de Barcelona ter sido sede dos Jogos Olímpicos de 1992.

Após a morte de Franco, em 1975, foram elaborados projetos visando uma mudança na dinâmica da cidade - a transferência dos investimentos privados para os agora públicos, garantindo diretrizes que buscavam ordenar o crescimento da região metropolitana, bem como integrar estas zonas mais afastadas e orientar o crescimento e desenvolvimento da cidade em direção a sua costa. Estas medidas foram fundamentais na hora de decidir em abrir novas vias de grande porte ligando a

cidade ao seu entorno de maneira mais rápida e a reforma da zona portuária de Barcelona.

As Olimpíadas de 1992 foram uma excelente oportunidade para a formação de parcerias entre o governo e empresas privadas, bem como de acelerar este processo de modificar a capital da Catalunha de uma cidade com diversas indústrias para um pólo turístico com *status* internacional.

Desde a morte do General Franco, a cidade de Barcelona estava passando por um período de crise econômica e social, graças a transferência da indústria para outros municípios, conflitos políticos e sociais e uma estagnação no número de habitantes da cidade, em alguns momentos se notando até uma queda no mesmo.

Tabela 2 - Número de habitantes da cidade de Barcelona entre os anos 1950 e 2001.

<b>Data</b>	<b>Nº de habitantes</b>
31/12/1950	1.280.179
31/12/1960	1.557.863
31/12/1970	1.745.142
01/03/1981	1.752.627
01/03/1991	1.643.542
01/01/2001	1.505.325

Fonte: Síntesis de cifras de la ciudad de Barcelona, Departament d'Estadística, Ajuntament de Barcelona, 2011, p.1.

Este cenário se mostrou extremamente propício para o surgimento e a popularização de um modelo que veio a se tornar mundialmente conhecido como Modelo Barcelona.

Este modelo possui como característica fundamental a parceria entre empresas e o governo em busca de uma reutilização de espaços urbanos já existentes visando gerar um ambiente urbano que seja favorável àquela indústria e que ao mesmo tempo promova uma revitalização do espaço urbano.



No caso da cidade de Barcelona, o foco foi em transformar a cidade que era um pólo da indústria secundária em uma cidade que acompanhasse as mudanças da indústria para o setor terciário e ao mesmo tempo desse espaço para desenvolver o potencial turístico da cidade, o que acarretaria em um cenário atrativo para as empresas se instalarem naquele local.

O Modelo Barcelona consistia em uma parceria entre os setores públicos e privados: ao modificar a imagem da cidade, realizando obras de grande porte e com características modernas, a mesma reconstruiria a sua imagem perante os investidores e os atrairiam para este novo “núcleo moderno”. A estratégia fez tanto sucesso que o termo “Modelo Barcelona” virou referência mundial de revitalização urbana.

No caso de Barcelona, a iniciativa se deu primariamente pelo poder público na década de 1980, que tomou a maior parte das decisões, conseguindo apoio de uma boa parcela da população para a realização do empreendimento. O setor privado se apoderou do espaço após esta iniciativa partir da administração pública e ajudou a consolidar o modelo proposto.

O modelo foi implementado no bairro de Poblenou - considerado periférico e de localização extremamente estratégica para acomodar as indústrias (visto que era relativamente afastado do centro porém muito próximo de Barceloneta e do porto), o distrito de Sant Martí, que é onde Poblenou fica inserido, foi sede de indústrias automobilísticas, têxteis e metalúrgicas, porém dois fatores foram fundamentais para uma decadência daquele local: primeiro, inicia-se no ano de 1965 a tendência de criar novos polígonos industriais em zonas periféricas das cidades pelas autoridades espanholas, o que acabou tirando várias indústrias de Poblenou que se mudaram para estas novas áreas. Segundo que as remanescentes estavam perdendo competitividade no cenário mundial, considerando a tendência no fim dos anos 80/ início dos anos 90 de ascensão do setor terciário e das indústrias de alta tecnologia.

Na década de 70, enquanto Barcelona passava por uma redemocratização pós-período franquista, a revitalização urbana era em pequena escala - geralmente, ao modificar uma rambla, uma avenida, uma praça. Em Poblenou surgiu a oportunidade de realizar um empreendimento de larga escala, que seria fundamental

para o processo que Barcelona pretendia realizar ao se preparar para sediar os Jogos Olímpicos de 1992.

Numa busca para modificar a imagem e tornar o bairro conhecido por ser industrial em uma área atraente para os novos setores emergentes da época, Poblenou recebeu os prédios da vila olímpica, renovação da sua área litorânea, eliminação da ferrovia que existia no bairro (e foi de extrema importância na época industrial do bairro), centros comerciais, um teatro, a abertura de vias como a Diagonal Mar, que ligou a já consolidada avenida Diagonal com a orla e no final da mesma um complexo de entretenimento nomeado conforme a avenida. Além destas medidas, se construíram diversos complexos residenciais plurifamiliares para abrigar moradores fixos e residências para as empresas que fossem se instalar no local.

No plano de revisão proposto para alterar a classificação de Poblenou de 22a para 22@, de setembro do ano 2000, se ressaltam seis critérios que seriam diretrizes de modificação do projeto de Poblenou:

- “1. Desenvolvimento de áreas particularmente sensíveis de Poblenou, por meio do planejamento e da administração pública, atuando como motor na transformação do bairro, da cidade e locais emergentes identificáveis para ajudar a compreender esta parte da cidade.
2. Conceder coerência e uma mínima unidade aos tecidos espaciais em cada setor, aplicando instrumentos urbanísticos fixos ou experiências que são consideradas adequadas - renunciando a forma, os regulamentos, medidas, controle flexível da arquitetura, gestão de processos, etc . A coesão morfológica deve dar identidade e sentido de lugar em cada setor.
3. Assegurar a convergência necessária de usos diversos para garantir um mínimo de complexidade funcional. Caberá, nesse sentido, localizar estrategicamente as instalações de equipamentos e zonas francas, bem como estudar a compatibilidade de usos.
4. Dar continuidade suficiente para o tecido residencial, construído através de várias tipologias - fachadas, blocos, lofts, tipos experimentais, para formar eixos ou centros onde haja uma clara apropriação social do espaço - apropriação que se torna difícil em áreas não residenciais onde o espaço é usado temporariamente, assegurando a presença de pequenas áreas terciárias que acompanham a concentração residencial.
5. Explorar a riqueza espacial e de tipologias que existem atualmente em grande parte, diferenciando o bairro.
6. Desenvolver cada setor e suas vocações específicas em função do lugar e da posição urbana.” (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 2000, p. 19)

Estas medidas se deram por meio de:

1. Uma criação do eixo mar-montanha, reorganizando os setores em busca desta união.
2. A alteração da antiga fábrica Can Araño em um pólo para concentrar as atividades relativas à indústria audiovisual.
3. A criação do Parque Diagonal, que abrigaria um centro de atividades.
4. Pujades-Llull, que apresentariam uma importância de conectar o centro da cidade ao núcleo populacional de Poblenou em um extremo e dar continuidade ao eixo de desenvolvimento proposto pela Diagonal Mar em outro.
5. Pere IV-Perú, um ponto estratégico ao norte de Pere IV, que criaria uma nova centralidade na área.

A malha urbana no local foi organizada em um formato ortogonal, que permitiria a organização da mobilidade em diversas formas que poderiam se adaptar às fases do processo e às novas demandas que poderiam surgir em virtude de uma mudança do projeto. Além disto, foi proposta uma modificação do PGM-76 visando incorporar um sistema de hierarquia viário para facilitar a organização do trânsito.

Foi proposto também uma relação de agregação de usos compatíveis na área, visando seu equilíbrio e sua diversidade. A coesão urbana e social se daria mais por meio complementar que uniforme neste local. Porém esta proposta previa a manutenção da malha residencial já existente, com a adição de poucos empreendimentos imobiliários com foco em habitações coletivas para os trabalhadores das empresas que se instalariam no local. Esta sobreposição de atividades se daria de modo gradual.

O grande diferencial da área seria a atividade @, que se caracteriza como atividades relacionadas ao setor de tecnologias da informação, comunicação, design, pesquisa, cultura e conhecimento. Esta nova atividade imprimiria uma característica única no bairro, até então inédita na cidade de Barcelona em tamanha concentração. As atividades anteriores industriais seriam deslocadas para a zona periférica, abrindo espaço para este processo no bairro.

Este modelo foi extremamente louvado por parte da população de Barcelona, porém apresentou falhas que puderam ser analisadas ao longo das décadas de implementação deste projeto: a maior delas foi a segregação espacial que foi promovida no local.

Com o aumento dos preços das residências, uma parcela da população que habitava o local teve que se realocar em outros bairros, visto que não poderiam mais pagar o preço que se exigia. Outra crítica foi que o bairro não possuiu conexão com os modelos urbanísticos e arquitetônicos presentes na cidade até então, se tornando algo desconexo da cidade de Barcelona e do bairro que existia até então. Estas questões foram levantadas pelos moradores do bairro que se opuseram ao plano na época.

Por ser um bairro industrial, a sua população era de maioria originária da classe operária, que não se beneficiaria diretamente com esta reforma. Eles se opuseram ao modo que foram tomadas as decisões relativas ao 22<sup>o</sup>, visto que as mesmas não envolveram discussões com os cidadãos e muito menos com os moradores de Poblenou, ao estilo arquitetônico das novas moradias, a presença constante de interesses imobiliários e empresariais e do custo social que a nova obra implicou no local.

Os moradores dos arredores exigem a participação nas decisões relativas ao bairro, visto que eles notaram, além dos itens supracitados, uma falta de comprometimento em manter a malha urbana existente e na defesa do patrimônio histórico, bem como um medo do custo social a médio e longo prazo, visto que um grande medo dos residentes é que a área se torne gentrificada e elitista, substituindo a vida do bairro por um modelo chique como foi com o SoHo em Nova Iorque.

## **2.2 Espaço Urbano e Suas Definições, Características e Peculiaridades.**

### **2.2.1 O que é “espaço urbano” e como ele se modifica?**

O conceito de espaço é algo que não possui um consenso fixo dentro da ciência geográfica, porém podemos utilizar alguns pensadores como referência para restringir esta discussão que não cabe em sua totalidade neste trabalho.

Vidal de La Blache definiu o conceito de *genre de vie*, que explicava que as ferramentas utilizadas por determinadas sociedades para se desenvolver eram definidas pela sua relação com a natureza, sendo esta uma relação que não impossibilitava o progresso e sim trazia situações onde poderiam se aprimorar estes meios de se aperfeiçoar o desenvolvimento daquele local. As ferramentas eram definidas graças aos modos de operar as relações políticas, econômicas, psicológicas e ideológicas, que variam entre cada sociedade.

Numa sociedade primitiva, o *genre de vie* é extremamente relacionado à terra onde a mesma se encontra. Já num estado mais avançado de evolução, esta organização ultrapassa os limites naturais e forma redes de troca entre diferentes grupos, visto que eles precisam dos bens produzidos pelos outros e vice-versa. Com esta divisão, algumas regiões acabam se tornando mais dependentes das outras graças a uma divisão regional do trabalho, formando uma malha de interdependência.

Estes pontos onde as trocas estão mais concentradas acabaram virando pontos vitais para esta nova espacialização, fenômeno este observado por exemplo nas épocas das grandes navegações e nas cidades do mediterrâneo como Veneza, Florença e Gênova, porém foi após a Revolução Industrial que o papel das cidades se expandiu e se consolidou, principalmente nas de maior porte e que atraíram mais indústrias, formando redes com as cidades vizinhas e com as de outros locais que também eram de grande influência.

Pode se dizer que a organização espacial das sociedades foi mais relacionada com fatores econômicos e com o mercado do que com os fatores naturais. Esta rede de trocas com base na solidariedade foi a base da estrutura na formação dos estados soberanos. Os estados não são estruturas inflexíveis, elas são estruturas altamente desenvolvidas e em constante modificação para se adaptar às novas formas de organização espacial, que são resultado de processos históricos somados à geografia dos lugares.

As cidades entram neste ponto como um item fulcral para a formação desse estado, visto que estes núcleos serviram como base para estabelecer, diversificar e desenvolver estas relações de troca. Se considerarmos que a formação e a posterior

coesão do estado depende de um forte sentimento de pertencimento àquela nação, e que o mesmo evolui graças a estas trocas iniciadas por meio da solidariedade, visto que elas unem diferentes regiões por meio desta dependência dos recursos, pode se afirmar que a cidade é o epicentro do estado.

No Brasil podemos observar esta dependência entre diversos estados: São Paulo produziu mais de 427 milhões de toneladas de cana-de-açúcar em 2011, Santa Catarina produziu aproximadamente 3,600 milhões de toneladas de milho no mesmo ano, Pará produziu 4,647 milhões de mandioca, Mato Grosso no mesmo período produziu 20,800 milhões de toneladas de soja, o Rio Grande do Sul teve um rebanho avícola de 114,426 milhões em 2011, a quantidade de aves abatidas em Goiás no período de 2011 foi de 472,905 milhões.

Estes dados foram citados para exemplificar a disparidade na produção agrícola e pecuária de alguns estados, ilustrando a dependência já supracitada entre regiões do mesmo país, sendo neste caso um que possui estados com aspectos culturais tão diversos, mas que se complementam e compõem o Estado brasileiro.

A história do Brasil nem sempre foi pacífica e unificada, porém as cidades sempre mostraram extrema importância durante a formação do estado nacional - desde epicentros de revoluções até centros de distribuição dos bens extraídos dos arredores no período colonial até o papel que exercem atualmente, de centro de atração de população (seja do interior do próprio estado até de outras unidades federativas), bem como algumas cidades se destacaram em diversas áreas de atuação: São Paulo formou uma região metropolitana com várias indústrias e se firmou como centro econômico do país, mesmo seu papel atualmente dependendo mais da sua rede de conexões com outras cidades do Brasil e do mundo, Rio de Janeiro é considerado o maior pólo turístico de lazer do país, as cidades de maior porte do estado de Mato Grosso são consideradas eixos fundamentais de escoamento da produção de soja do estado, Florianópolis foi o segundo destino turístico em viagens de lazer mais visitado em 2012, Guarulhos possui o aeroporto mais movimentado do país: no ano de 2012, 5.556,077 passageiros desembarcaram de vôos internacionais nele (este número elevado se dá graças a sua proximidade com a cidade de São Paulo), Foz do Iguaçu abriga a Usina Hidrelétrica de Itaipu,

que é uma usina binacional e no ano de 2012 foi a usina que mais produziu energia no mundo (98,29MWh em comparação com a Usina Hidrelétrica de Três Gargantas, na China, que produziu 98,11MWh no mesmo período).

No parágrafo acima foram citadas diversas cidades de portes distintos, porém todas possuem uma importância no Estado brasileiro, representando regiões econômicas e distribuindo a produção e os serviços pelo território, bem como servindo como pólos receptores e de envio destes bens e de contingente populacional para outras partes do país.

Para Roberto Lobato Corrêa, o espaço urbano é um espaço fragmentado, se caracteriza pela justaposição de diversas atividades do uso da terra que acabam por caracterizar aqueles locais como de uso industrial, comercial, residencial, de serviços e gestão, de lazer e convívio público por exemplo. A soma destas identidades de uso compõe o espaço urbano e sua organização espacial em sua totalidade.

As cidades são modificadas graças aos agentes que atuam no seu espaço - especulação imobiliária (como foi com a construção do bairro Noroeste em Brasília), os proprietários de grandes indústrias (como foi o caso de Poblenou antes da revitalização. Sem a decisão dos proprietários de ocupar aquela área com indústrias, Poblenou talvez não tivesse se tornado um bairro reconhecido por ser o epicentro industrial de Barcelona na época), o Estado (ao designar o uso da terra), os grupos sociais que se encontram à margem da dinâmica espacial (como o caso das invasões que viram favelas consolidadas) e os proprietários fundiários (que podem designar usos para as suas terras, como é o caso de fazendas que viram hotéis e centros de ecoturismo).

O grupo que mais consome espaço e o modifica mais bruscamente é o ligado às grandes indústrias e empresas comerciais. Eles necessitam de terrenos de grande porte, de preço baixo e de localização estratégica para instalarem suas atividades (como foi em Belfast, a dinâmica de uso da Queen's Island na época do *boom* da indústria naval).

Geralmente as indústrias se fixam em terrenos próximos a uma infra-estrutura que permita o escoamento rápido e barato da sua produção (como portos e ferrovias) e o comércio em locais onde há um fluxo populacional que seja adequado às suas demandas (como aconteceu no centro de diversas cidades, como São Paulo e Porto Alegre, por exemplo).

As consequências da ação destes agentes se revela de maneira complexa: ao mesmo tempo que se compram terrenos amplos e baratos para a instalação destas indústrias, a sua instalação naquelas áreas acabam por modificar a dinâmica dos terrenos vizinhos ao aumentar a especulação imobiliária, atingindo os salários dos trabalhadores que lá residem.

Em cidades de maior porte, a atividade fabril é claramente identificável, visto que elas acabam por se instalar longe das áreas residenciais nobres e próximas das que reside o proletariado, formando um espaço de uso inédito até então e modificando o uso da terra das regiões imediatamente adjacentes.

O grupo dos proprietários de terras também possui um papel importante na criação e modificação dos usos do espaço urbano. Eles buscam obter o máximo de valorização das suas propriedades para gerar renda. O uso mais visado é o comercial ou residencial de classe alta, porém para obter este *status* é necessário que haja demanda de novas classes sociais, que possuam a renda requerida para ocupar estes locais, porém não é o único uso: geralmente as áreas residenciais se dividem entre urbanização de *status* e urbanização destinada a uso popular.

As áreas que ficam destinadas a receber os moradores das classes altas são as que possuem atrativos que são vistos como fatores que contribuem para uma maior “qualidade de vida”, geralmente de ordem física, por exemplo: áreas verdes, lagoas, vistas panorâmicas ou proximidade com o mar (não necessariamente com todos estes fatores, mas com o que for mais apropriado pelos proprietários para a sua valorização) enquanto as áreas destinadas à população com um poder aquisitivo menor ocupariam o espaço que não possui um potencial de especulação tão forte, possuindo conjuntos habitacionais destinados a este público, gerando problemas sociais distintos.



Os agentes imobiliários também atuam na dinâmica da cidade, ao modificar a especulação imobiliária dos lugares ao valorizar regiões por criar novos empreendimentos “mais modernos” que os anteriores, para atrair uma classe com poder aquisitivo maior para locais onde antes não havia nenhum uso residencial ou residências de baixo padrão.

Quando abordam as populações com menor poder aquisitivo, as estratégias destes agentes são diferentes: constroem-se prédios com materiais de qualidade inferior e quando a população não pode arcar nem com o custo destes empreendimentos, o governo auxilia na aquisição e alocação destes cidadãos por meio da ação de órgãos como a COHAB e de financiamentos especiais para as famílias que possuem determinada renda.

De todos estes agentes, o que possui mais poder de todos é o Estado. É ele quem controla a regularização fundiária, o uso do solo, a limitação dos preços dos terrenos bem como do tamanho dos mesmos, o preço e a cobrança dos impostos sob o terreno ou a propriedade imobiliária, sendo que os valores destes impostos possuem diversos fatores que o modificam, o controle sobre as áreas fundiárias públicas, definindo assim pra qual lado será mais conveniente orientar o vetor de expansão da cidade, por exemplo, o controle sobre as linhas de crédito para a habitação e principalmente por meio de implementação de infra-estrutura na zona urbana.

A questão da infra-estrutura é fundamental porque graças a sua criação uma área pode se valorizar em um curto prazo, bem como a sua ausência pode acabar por decair uma área que antes possuía um valor elevado. Quando agentes imobiliários poderosos querem construir empreendimentos de alto padrão em zonas que não possuem essa classificação ainda, eles exercem uma pressão sob o governo para que o mesmo construa infra-estrutura no local a ser utilizado, pois sem a mesma a área não possui o mesmo valor.

O último grupo que modifica a paisagem urbana é o composto pelos habitantes excluídos da dinâmica territorial já citada. Esta classe social não pode arcar com os custos de alugar um imóvel (e muito menos comprar), e somado a fatores como desemprego e maior propensão à doenças graças ao ambiente que se

encontram, eles se tornam excluídos da dinâmica social imposta pelo capital. A estas pessoas, restam apenas cortiços, conjuntos habitacionais fornecidos pelo Estado, as casas construídas pelos próprios moradores e as favelas.

Das quatro alternativas apresentadas, apenas a última coloca estes grupos no papel de agentes modeladores do espaço. Nas três primeiras, apesar de ocuparem o espaço, os grupos não o modificam graças ao vínculo que possuem com um agente externo (que no caso pode ser o poder público ou o imobiliário), porém no último ocorre esta inversão.

A favela é um agente pois ocupa um espaço que não possuía este uso planejado e impõe àquele cenário o uso residencial e comercial para a população que não pode arcar com os preços exercidos no mercado formal imobiliário, mesmo que possuindo pouca ou nenhuma infra-estrutura para tornar aquele local salubre e com uma relativa qualidade de vida. Um processo que se observa é a implementação desta infra-estrutura nas favelas até que as mesmas ganham o *status* de bairros populares. Além dos agentes acima, a organização espacial da cidade depende dos processos que estão atuando na mesma: centralização/descentralização, coesão/segregação, áreas cristalizadas/dinâmica de segregação espacial. Em suma, os processos podem ser definidos pelos seguintes rápidos conceitos:

Centralização: é o nome do processo que concentrou a maior parte das atividades da cidade na sua área central. Na época da Revolução Industrial estas áreas se formavam graças ao consumo de produtos industrializados, cuja negociação se dava em áreas adjacentes às estações ferroviárias. Esta dinâmica acabou por concentrar os investimentos nestes locais, delimitando a área central. Nos dias atuais, as áreas centrais possuem muitos comércios em um local com um processo de verticalização proeminente, concentrados em uma área relativamente pequena (que pode ser percorrida a pé) e que graças a ausência de áreas residenciais, é extremamente cheia de dia mas se torna deserta a noite. Também concentram os prédios da administração governamental e converge o tráfego urbano, sendo um ponto-chave na organização da malha do transporte público.

Descentralização: ocorre quando se criam novas centralidades fora da área central e da sua zona periférica. Geralmente ocorrem quando se encontram áreas mais baratas que as da zona central (que pode estar sofrendo um processo de decadência ao mesmo tempo) para criar novos investimentos, uma infra-estrutura de acesso já implementada para conectar esta nova zona, o controle mais flexível do uso do solo, uma topografia/drenagem favorável e a possibilidade de expansão do local (que não ocorre nas zonas centrais). As atividades que aderiram ao processo de descentralização mais rápido foram as industriais, sendo que os seus escritórios tenderam a permanecer no centro, já outras atividades acabam buscando áreas fora da zona central para se instalarem e se tornam atrativos de contingente populacional, como foi o caso do Park Shopping e do shopping Iguatemi em Brasília.

Coesão: é a aglomeração de atividades similares em um mesmo recorte espacial. Podem ser por aproximação de comércios que não possuem uma ligação entre si porém oferecem serviços parecidos, formando um monopólio espacial. Em Brasília podemos observar este fenômeno nas comerciais da 207/208 Norte (Rua da Informática), 302/102 Sul (Rua das Farmácias), 304/305 Sul (Rua da Moda), 404/405 Sul (Rua dos Restaurantes).

Outro modo de formação é unir lojas que vendem distintos produtos em uma distância próxima, podendo induzir o consumidor a comprar outros bens que não os que ele se deslocou até àquele local para buscar (shoppings são bons exemplos). Um exemplo de magnetismo funcional se observa nos locais que possuem uma união entre atividades complementares entre si, como fábricas e atacados de confecções. Além dos supracitados, atividades podem se unir para criar economias de escala (quando indústrias de pequeno porte se unem para atrair outras que suprem as demandas daquelas atividades, como manutenção de máquinas por exemplo). No último caso, podemos citar os serviços que exigem um contato pessoal, sendo neste caso a proximidade um fator fundamental para a sua sobrevivência.

Segregação: são bairros que possuem características homogêneas socialmente e que se diferenciam fortemente das outras áreas adjacentes. Podemos observar como exemplo neste caso os condomínios fechados destinados às classes

de alto poder aquisitivo que estão localizados em áreas próximas a bairros operários, por exemplo.

Em Barcelona pudemos observar, aproximadamente no período do século X-XI o modelo de Kohl, onde o centro era habitado pela elite, depois seguia uma camada de classe média e na periferia (os burgos, fora da muralha) estavam as classes com status social baixo. O modelo de Burgess já define uma inversão do modelo anterior - os pobres morariam no centro, enquanto os ricos morariam nas periferias. Podemos observar este modelo nas cidades dos EUA na década de 1920. O terceiro modelo é o de Hoyt, onde a organização espacial das classes não seguia um modelo radial como nos dois anteriores, porém se distribuía por setores, sendo o seu ponto de confluência o centro da cidade. Geralmente o bairro de classe alta era circundado por dois de classe média e estes contornavam o bairro destinado às classes baixas.

Áreas cristalizadas: são as cujo uso não se aplica mais ao contexto atual daquele local visto que as forças que forjaram aquele uso não se aplicam mais ao determinado ponto, porém se preservou o uso e a forma devido ao seu valor histórico. Podemos encontrar este exemplo no local onde se encontra o Comando Militar do Sul, em Porto Alegre. Em suas adjacências se encontram áreas residenciais e comerciais, porém a sua instalação se consolidou antes das mudanças do uso do espaço, logo quando se alterou a dinâmica o Comando Militar do Sul não foi alterado.

Dinâmica espacial da segregação: é um processo, como já diz o nome, extremamente dinâmico e, ao contrário do processo de segregação, é característico apenas da cidade pós-industrial. Pode ser identificado ao analisar uma área que possuía uma ocupação por uma classe social que, por determinado fator, se retirou do local, sendo o mesmo ocupado em seguida por outro grupo social de status menor/maior (dependendo se ocorrer um processo de declínio ou de renovação urbana).

Estes processos geralmente se tornam mais fáceis de serem observados em cidades mais antigas e de crescimento orgânico do que Brasília, porém a sua

compreensão é fundamental para a análise dos processos de organização espacial que podem ser encontrados na capital do país.

## **2.3 Ações pontuais de revitalização em outras cidades do Brasil.**

### **2.3.1 - Porto Alegre**

O centro de Porto Alegre foi o primeiro bairro a ser desenvolvido na época da fundação da cidade, em 1772. Durante o período de 1900 até 1930, a cidade passou por um processo de consolidação como capital, recebendo diversos estabelecimentos culturais como bibliotecas, museus, teatros, faculdades de Direito e Medicina em meio a uma tentativa de modernização da capital. Nos 50 anos seguintes, a área passou de epicentro cultural e econômico para um local em processo de franca decadência, acentuada na década de 70 com a degradação do espaço físico e o declínio da segurança.

Figura 31 - Vista aérea de parte do centro de Porto Alegre na década de 1950, sendo possível observar o Mercado Público e a Prefeitura em primeiro plano.



Fonte: Memória Visual de Porto Alegre 1880-1960, 2a edição, Porto Alegre: Palolotti, 2008.

A partir de 1980 iniciaram-se estudos buscando a revitalização de prédios icônicos do bairro - Casa de Cultura Mário Quintana e Mercado Público, as duas primeiras ações de grande porte em 1990, Santander Cultural em cerca do ano 2000, Solar dos Câmara em 1988, Memorial do Rio Grande do Sul em 1996 e em 1989 o início do processo de revitalização de um dos prédios mais conhecidos do local, a Usina do Gasômetro.

O bairro possui 36.862 habitantes, com uma densidade de 162 hab/ha e uma área de 228 hectares. Se encontram 25 praças, 2600 prédios, 50 bens tombados, 47 hotéis, 11 bibliotecas, 10 salas de cinema, 5 centros culturais, 16 museus e 9 teatros. O principal motivo de deslocamento para o centro é trabalho, com 55,15%, e em segundo lugar vem lazer com 13,95%. Compras somam 12,12% do fluxo e serviços, 8,48%. O percentual de pessoas que se deslocam para o centro por motivos de residência é apenas 7,88%, mostrando uma disparidade grande com o número predominante, que é o de trabalho. Esta discrepância se explica graças à organização da zona central: a área comercial e cultural é extremamente densa e possui uma área maior que a de uso residencial, como podemos observar na figura a seguir:

Figura 32 - Imagem ilustrativa da distribuição das áreas do Centro de Porto Alegre





Fonte: Síntese do Plano Estratégico - Reabilitação da Área Central de Porto Alegre, elaborado pela Secretaria do Planejamento Municipal (SPM) da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, disponível em: <[http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/usu\\_doc/relatorio\\_vivocentro.pdf](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/usu_doc/relatorio_vivocentro.pdf)> Acesso em Outubro/2013.

Esta discrepância no uso comercial e residencial acaba por gerar uma ocupação intensa no período diurno porém próxima do zero em determinadas no período noturno, o que contribui para a sensação de insegurança dos transeuntes do bairro. Esta é uma característica típica do processo de descentralização das atividades, com o surgimento de novos pólos atrativos para empresas e residências fora da área central. A questão do transporte público continua sendo centralizada, visto que o centro possui terminais que conectam as zonas sul e norte da cidade, sendo que boa parte dos deslocamentos nesse sentido obrigatoriamente passam pelos terminais já citados.

Também pode-se observar a dinâmica social da segregação no bairro: ocupado por mansões de famílias de alto prestígio social e poder aquisitivo na época da sua fundação e nos anos seguintes à consolidação da cidade como capital, após

sofrer um processo intensivo de verticalização e descuido com o patrimônio histórico e arquitetônico, somado com a criação de novos centros atrativos para os residentes de classe alta, o centro se viu em um estado de decadência, perdendo boa parte dos seus antigos residentes e dando lugar a outros de classes sociais com poder aquisitivo menor em determinadas áreas do bairro, sendo que 10% dos seus prédios estão subutilizados hoje em dia.

A proposta de revitalização é de transformar a área em um epicentro cultural e comercial de novo, com medidas como:

- Facilitar a circulação de pedestres e automóveis, aumentando o número de estações de metrô para facilitar o deslocamento e incentivando o uso de transporte público ao invés de carro na área.
- Revitalizar o Cais Mauá, considerado o ponto-chave deste processo graças ao impacto que este projeto imprimirá na questão turística, na valorização dos espaços que estão na sua proximidade (sendo que atualmente as áreas próximas ao cais, dependendo da altura, são extremamente desvalorizadas), e também cria novos pólos de lazer, que atrairão investimentos comerciais, imobiliários e aumento na prestação de serviços para este novo público que frequentará o local.
- Propostas de novas regras de uso e ocupação do solo das áreas que possuem um potencial cultural e dos imóveis subutilizados que se encontram no bairro, sendo que vários deles se encontram próximos a locais de potencial turístico.

Podemos observar que o ponto fulcral desta iniciativa é buscar a reocupação do centro, aproveitando o potencial turístico da área. Ao reforçar este potencial e desenvolver as áreas adjacentes aos equipamentos turísticos para promover uma ocupação em períodos maiores por meio de diversos aparatos que atraem a população, como estabelecimentos comerciais e culturais, se busca resolver a questão da decadência que o bairro se encontrou depois do período da década de 70 e da segurança, que é um problema reconhecido na área.

### **2.3.2 - São Paulo**



A área central de São Paulo passou por um processo similar ao encontrado em Porto Alegre - era um bairro extremamente valorizado, porém enfrentou um processo de decadência muito forte unido à criação de novas centralidades na cidade que absorveram grande parte do comércio e das residências de alto padrão.

No final do século XIX, São Paulo inicia um processo buscando se tornar uma cidade cosmopolita e moderna: a construção civil passa a possuir padrões, há uma separação nítida das áreas públicas e privadas e o fluxo de tráfego aumenta vertiginosamente. No ano de 1873, o município designa áreas para estacionamento e investe em transporte público, inicialmente com tração animal e depois substituídos pelos bondes elétricos.

O comércio era extremamente valorizado naquele cenário - influenciadas pelos centros comerciais europeus, as lojas do centro supriam a cidade com artigos de luxo que eram tão visados. Além deste comércio de alto padrão, a área abrigava confeitarias, centros culturais como o Teatro Provisório e o Teatro São José. Em 1911 se inaugura o Teatro Municipal. Este movimento cultural foi acentuado com a inauguração de bibliotecas, livrarias, diversas escolas privadas, a criação da Escola Politécnica, da Faculdade de Direito e do Mackenzie College, a mudança da pequena para a grande imprensa e a inauguração de prédios icônicos como a Pinacoteca (1911), o Observatório Astronômico (1894), o Museu Paulista (1885), o Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (1894), Instituto Artístico (década de 1880) e do Conservatório Dramático (1907).

A dinâmica do bairro foi responsável por criar e ampliar os espaços de convivência social, promovendo assim a ocupação da rua e o *status* de desfilar pelas mesmas. O bairro foi palco de uma vida noturna boêmia, de diversas discussões entre cientistas da época, de figuras da alta sociedade paulista e de pessoas solteiras que buscavam aproveitar as oportunidades que a cidade poderia oferecer em busca de uma formação cultural e científica.

Figura 33 - Praça da Sé no ano de 1904.



Fonte: Skyscraper City, disponível em <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=310339>> . Acesso em Novembro de 2013.

Figura 34 - Inauguração do Theatro Municipal em 1911.



Fonte: Skyscraper City, disponível em <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=310339>> . Acesso em Novembro de 2013.

Até a segunda metade do século XX, o centro também funcionou como o principal distrito financeiro da cidade, atraindo diversos investimentos para a área.

O processo de decadência do mesmo iniciou na década de 70, como consequência de diversas políticas públicas que não consideraram as peculiaridades do local e acabaram por desvalorizar e afugentar investidores, bem como a criação das novas centralidades. O pólo do comércio de luxo da cidade foi para o bairro do

Jardins, com foco na Rua Oscar Freire. Os centros financeiros se instalaram em áreas como o Itaim Bibi, a Avenida Brigadeiro Faria Lima a Avenida Paulista e o bairro do Brooklin. A vida noturna boêmia foi para o bairro da Vila Madalena. As residências de alto padrão foram para os bairros de Cidade Jardim, Pinheiros (que possui sedes de grandes empresas no mesmo) e Jardim Europa (que é parte do supracitado Jardins).

Este processo pode ser refletido nos números da cidade: 23,651 pessoas moravam na região da Sé (no ano de 2011), porém o local possui uma enorme oferta de emprego, sendo que a Rua 25 de Março, referência nacional em um pólo de comércio popular se encontra na subprefeitura da Sé, no centro de São Paulo. Só neste pólo, 60,000 pessoas são empregadas em 350 lojas e 3,000 stands.

Porém, apesar da grande oferta de empregos na área, existe outro problema que contribui para a sua desvalorização: a presença de trabalhadores informais. em 2001 haviam aproximadamente 73,000 ambulantes distribuídos pelo centro de São Paulo. Desde os anos 70, houveram diversas ações do governo para lidar com os ambulantes: as que mostraram maior fracasso foram justamente as que os isolaram em bolsões onde não havia um fluxo tão intenso de pedestres e as que ocasionaram em conflito com este grupo.

A sua ocupação é intensa apenas durante o período diurno. No período noturno, visto que a população que circula pela área em boa parte não reside na mesma, o espaço possui uma ocupação remota em determinadas áreas, o que gerou até o surgimento da “Cracolândia”, que é um perímetro ocupado por pessoas viciadas majoritariamente na droga que nomeou o local, tornando assim aquele espaço segregado do resto graças aos problemas sociais lá encontrados (como o aumento da insegurança e o consumo de drogas ilícitas em períodos diurnos).

As ações de revitalização se iniciaram com a Organização Não-Governamental Viva o Centro, que promove ações de embelezamento e ocupação do centro de São Paulo, bem como apresenta pesquisas elaboradas visando manter viva a história do bairro e propostas de solução para os problemas do mesmo.

Além da Viva o Centro, o bairro ganhou medidas de revitalização oriundas do governo: o Projeto Nova Luz visa elaborar diretrizes de uso e ocupação do solo em uma área de aproximadamente 50ha e que possui diversos prédios históricos com potencial turístico a ser explorado naquele perímetro. O projeto elaborado pela prefeitura de São Paulo apresenta medidas para a alteração de diversos pontos como mobilidade, rede de áreas verdes, âncoras urbanas, espaços livres, vistas, comércio, uso residencial, a criação de um eixo cultural e de entretenimento e até uma análise do microclima da área, visando torná-la mais aprazível para a ocupação em distintos períodos e por um público atraído por este potencial turístico do local.

Estas medidas tomadas por distintas frentes possuem como ponto em comum uma tentativa de ocupação da área em períodos maiores e de uso do seu potencial turístico, cultural e comercial, que atualmente se encontra com deficiências na sua regularização e no seu uso, o que acaba imprimindo uma série de dificuldades de ocupação na área. Quando finalizados, os processos de revitalização propostos poderão imprimir uma nova ocupação no bairro, ao gerar este fluxo motivado por questões culturais e turísticas, movimentando segmentos que até então se encontram desativados ou em franca decadência no local.

### **2.3.3 - Belém**

A capital do estado do Pará passou por um processo de decadência no perímetro que hoje é conhecido como Estação das Docas e do Mercado Ver-o-Peso. O seu projeto de revitalização atualmente é considerado referência neste tópico, visto que foi extremamente bem sucedido na sua proposta.

Belém foi inaugurada em 1616 e o seu porto, fundado em 1909, foi de extrema importância econômica para a cidade. Em 1930, com a crise da borracha, a região portuária entrou em processo de decadência até chegar no seu esvaziamento. Os imóveis daquela região não possuíam ocupação nem no período diurno, tamanha a falta de atrativos naquele local. No ano 2000, o processo de revitalização da região portuária foi finalizado, atraindo investimentos e turismo para aquele espaço.



No ano de 1977, o conjunto arquitetônico e paisagístico “Ver-o-Peso” e as áreas adjacentes do Boulevard Castilhos França e da Praça Pedro II foram inscritos no Livro do Tombo Histórico sob o nº de processo 0812-T-69. O processo de revitalização do Mercado Ver-o-Peso está sendo elaborado no ano de 2013 em parceria com os feirantes, visto que ele é um dos grandes projetos a serem financiados com a liberação de verbas do PAC Histórico.

Já no ano 2000, o complexo Estação das Docas foi inaugurado, com 32 mil metros quadrados e 500 metros de orla fluvial. Quatro galpões no estilo inglês foram revitalizados e se investiu em atrair comércio e serviços para os mesmos. O complexo possui uma sala multiuso, um anfiteatro, um teatro, um salão de festas de 1.200m², 12 restaurantes e bares, 16 lojas, 1 salão de beleza, 2 agências de turismo e 1 livraria.

Figura 35 - Vista do projeto Estação das Docas após a sua revitalização.



Fonte: site oficial do empreendimento. Disponível em: <[http://www.estacaodasdocas.com.br/upload/arq\\_arquivo/5198.jpg](http://www.estacaodasdocas.com.br/upload/arq_arquivo/5198.jpg)>. Acesso em Novembro/2013.

O projeto da Estação das Docas utiliza uma área que não é mais operacional, porém está inserida dentro do contexto do porto de Belém, sendo que este segue

em operação plena como um pólo de importação e de escoamento da produção nacional.

O empreendimento emprega hoje 600 pessoas direta e 1600 indiretamente. Os quatro galpões ingleses que foram revitalizados são utilizados e além da reforma, houve um processo de requalificação do espaço ao se tornar um espaço apropriado pela indústria do turismo, com investimentos em passarelas e espaços abertos para propiciar a integração dos galpões com a orla do rio, gerando um espaço de convivência e de circulação amplo e acolhedor para quem circulasse pelo local entre um galpão e outro. Três possuem os aparatos citados no parágrafo anterior e o quarto é utilizado para a entrada e saída de turistas nos barcos que fazem os passeios pelas hidrovias da cidade.

Podemos observar similaridades com o processo de renovação implementado em Barcelona: em Belém, foi em uma escala muito menor porém os dois processos utilizaram o potencial turístico das suas zonas portuárias que estavam em decadência graças à mudança na dinâmica sócio-econômicas daqueles locais e transformaram aqueles locais em pólos turísticos com potencial para a atração de diversos equipamentos e comércios que suprissem a demanda surgida por esta nova espacialidade, que visou aproveitar e desenvolver o potencial de uma área que estava em processo de decadência.

#### **2.3.4 - Rio de Janeiro**

A cidade do Rio de Janeiro foi o centro cultural e econômico do Brasil por muitos séculos - foi a capital do país desde 1763 até o ano de 1960, quando a mesma foi transferida para Brasília, sendo que neste período entre 1808 e 1821 se tornou capital do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves e foi a única cidade que sediou um império europeu fora da Europa.

Graças a este papel, recebeu diversos investimentos como a Escola Real de Ciências, Artes e Ofícios em 1816 (que hoje é Escola de Belas Artes da Universidade Federal do Rio de Janeiro), a Biblioteca Nacional em 1810, o Jardim Botânico do Rio de Janeiro em 1808, o Theatro Municipal em 1909 e o primeiro jornal do Brasil (Gazeta do Rio de Janeiro, fundada em 1808).

A cidade passou por um processo de crescimento acelerado no final do século XIX e início do século XX, logo após a proclamação da República em 1889. No período entre 1872 e 1890 sua população aumentou de 274,000 habitantes para 522,000. Este crescimento desordenado acarretou em diversos problemas sociais, como o aumento da pobreza, o crescimento no número de cortiços e as doenças oriundas da falta de condições sanitárias na sua zona central. Para resolver este problema, foram feitas várias campanhas de erradicação de doenças que não foram muito bem recebidas pela população, reformas urbanas e sanitárias e a demolição dos cortiços, com a remoção dos seus habitantes do centro para as áreas das encostas dos morros, iniciando assim um processo que originou as tão famosas favelas.

A abertura do Túnel Alaor Prata em 1892 acabou por definir um vetor de expansão para a zona sul da cidade, sendo esta ocupação consolidada após a construção do Copacabana Palace em 1923. Neste período, o bairro de Copacabana e suas zonas adjacentes experimentaram um *boom* demográfico, que cunhou a ocupação residencial e turística do local. No ano de 1920, a cidade do Rio de Janeiro possuía 1.157.873 habitantes.

Enquanto a cidade experimentava vetores de expansão em zonas foras do centro, ao transferir a capital para Brasília no ano de 1960, a área central passou por um período de decadência, bem como a sua zona portuária. Esta zona, que abriga os bairros de Caju, Saúde, Gamboa e Santo Cristo atualmente possui índices bem abaixo dos encontrados em bairros da zona sul da cidade, por exemplo. O IDH dos mesmos é de 0,753, 0,792, 0,792 e 0,792 respectivamente. Os quatro bairros abrigam 48,634 habitantes distribuídos entre 17,368 domicílios.

Estes quatro bairros compõem a zona portuária que possui uma grande importância histórica, sendo que o bairro da Gamboa foi um bairro extremamente valorizado socialmente no final do século XVIII e por diversas décadas do século XIX. O início do processo de abandono iniciou-se quando as classes mais elevadas abandonaram o local para se instalarem na zona sul, que constituiu um vetor de expansão de grande importância para a cidade.

Já o bairro de Santo Cristo foi marcada pela ocupação por imigrantes portugueses que desembarcavam no porto do Rio de Janeiro e lá se instalavam, caracterizando o bairro com seus sobrados de dois pavimentos (no pavimento superior encontrava-se a moradia e no inferior, o comércio). O seu processo de decadência se atenuou na segunda metade do século XX, onde chegou a ser considerado um bairro abandonado, porém atualmente é considerado um bairro de passagem entre o centro e a Gamboa.

O bairro da Saúde recebia diretamente um grande número de escravos que chegavam no Cais do Valongo (que depois passou por um processo de melhoria na sua infra-estrutura para receber a princesa Teresa Cristina de Bourbon-Duas Sicílias, sendo que o cais foi renomeado para Cais da Princesa em homenagem a esta chegada). O bairro abriga o Jardim Suspenso do Valongo, inaugurado em 1906 e que possui 1530 metros quadrados.

Atualmente estes bairros se encontram em uma situação onde há uma baixa especulação imobiliária, falta de investimentos em equipamentos básicos para garantir uma qualidade de vida melhor para a sua população, e vários deles possuem áreas subutilizadas, com imóveis degradados sendo que vários destes não estão sendo ocupados. Este local apresenta um potencial turístico, cultural, residencial e econômico notável, visto que ele se encontra entre o centro da cidade e a orla, que é um fator extremamente valorizado em outras áreas da cidade (como as avenidas Atlântica e Vieira Souto, na zona sul).

Desde os anos 70 existem tentativas de revitalização do local, porém as mesmas sempre esbarram em questões burocráticas e políticas, visto que o controle daquela região era fragmentado entre os governos estaduais, municipais e a iniciativa privada. Além disso, haviam impedimentos em terrenos que estavam em débito e não poderiam ser alterados até que se resolvesse a sua situação, bem como não havia uma cooperação entre os governos federais, estaduais e municipais, o que impedia qualquer tentativa de revitalização graças a fatores políticos.

Como se já não houvessem empecilhos suficientes, outro grande problema era a questão financeira. Não haviam fundos suficientes na cidade para financiar a



obra completa de revitalização, então se propôs uma parceria público-privada por meio da venda de CEPACs (Certificados de Potencial Adicional de Construção), onde a venda destes títulos financiaria as obras e serviços da operação necessária para revitalizar aquela área.

O projeto Porto Maravilha, que visa revitalizar a zona portuária do Rio de Janeiro abriga três destes bairros: Gamboa, Saúde e Santo Cristo, em uma área de 490 hectares. Seu projeto busca a reestruturação e revitalização destas áreas ao atrair um vetor de expansão de uma rota turística e investimentos na região do porto, refletindo este desenvolvimento nos bairros adjacentes.

A primeira medida para a implementação do projeto foi a criação da Lei Complementar nº 101/2009, que autorizava a modificação do Plano Diretor para instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro. Com estas diretrizes marcadas, iniciou-se o processo de construção de infraestrutura para abrigar a estrutura que a área receberá, bem como houve um fomento na estrutura que supre as demandas da população já residente do local.

Figura 36 - Mapa ilustrativo do polígono onde as obras do projeto Porto Maravilha atuarão.



Fonte: Projeto Porto Maravilha, disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/conteudo/operacaourbana/mapa-da-area-2-grande.jpg>> Acesso em Novembro/2013.

A segunda parte do projeto iniciou em Julho de 2012 e consiste em um processo de reurbanização da região com final previsto para o ano de 2016, visando imprimir diversos conceitos sustentáveis no bairro e na população já residente, bem

como atuar na revitalização do patrimônio histórico do local e promover um desenvolvimento sócio-cultural para os residentes.

Com estas medidas, se planeja inserir a área em um contexto econômico, cultural e social distinto do encontrado hoje, ao oferecer oportunidades de emprego e acesso a equipamentos estatais fundamentais para a promoção de cultura e educação aos residentes. Este projeto apresenta uma similaridade com o projeto de Barcelona ao buscar modernizar a zona portuária para torná-la um pólo de atração econômica, turística e cultural, desenvolvendo ainda mais o potencial turístico tão reconhecido da cidade do Rio de Janeiro.

## **CAPÍTULO 3**

### **3.1 Breve resumo da história da zona central de Brasília.**

No capítulo 1, observamos a formação de Brasília desde as pesquisas antes de Juscelino Kubitschek até o contexto que a mesma se encontra atualmente, com destaque para dois setores integrantes da zona central que são o foco deste trabalho: Setor Comercial Sul e Setor de Diversões Sul.

Como já foi analisado, os dois setores sofreram um processo de decadência ao longo dos anos, porém este processo não foi acompanhado pelas zonas residenciais que se encontram nas suas adjacências.

Uma pesquisa rápida nos mostra que existem lojas disponíveis para aluguel com distintas faixas de preço nas quadras de 01 até 06, variando entre R\$ 1.000 até R\$ 35.000, dependendo do tamanho e da localização da mesma. Nas salas comerciais, o valor varia entre R\$ 460 até R\$ 25,000, variando o preço conforme a metragem e a condição do imóvel.

No Setor de Diversões Sul, os preços variam entre R\$ 505 até R\$ 3.200 para aluguel de salas comerciais e para loja, os preços oscilam entre R\$ 2.200 até R\$ 15.000.

Os preços em média no Setor de Diversões Sul são mais baixos que no Setor Comercial Sul, porém no SDS as lojas/salas comerciais possuem uma metragem menor. No SCS a maior loja que encontramos disponível atualmente para locação possui 1.500m<sup>2</sup>, já no SDS a mesma possui 800m<sup>2</sup>.

Enquanto no SCS o comércio térreo é mais voltado aos pedestres que circulam na área, sendo a grande maioria composta por trabalhadores das cercanias ou de pessoas que vieram ao setor em busca de necessidades específicas (como atendimento médico, serviços de financeiras ou atendimento em unidades de serviço do governo que se encontram no local, para citar alguns exemplos), o térreo do SDS possui uma maior oferta de bares, restaurantes, igrejas e lojas voltadas a promoção de itens das culturas que não se encontram classificadas como “culturas de massa”, como já citado no primeiro capítulo.

### **3.2 Processos que modificaram a zona central.**

Nenhum dos exemplos já citados acima se aplica com tanta similaridade como foi o caso de Barcelona e Belém, Barcelona e Rio de Janeiro ou Porto Alegre e São Paulo, por Brasília apresentar características que a torna extremamente diferente de todas as cidades já citadas: Brasília é uma cidade planejada e com uma história de ocupação bem recente, em comparação com exemplos como Belfast e São Paulo.

O seu processo de ocupação e posterior abandono da zona central não seguiu os parâmetros que encontramos nos exemplos até então citados: os setores em questão nunca possuíram outro uso que foi modificado no projeto de revitalização, como ocorreu em Belfast e em Barcelona, nem foi ocupado por comércios e serviços de alto luxo por um período longo, a ponto de se estabelecer como epicentro cultural que depois foi abandonado pela população que o frequentava, bem como nunca possuiu moradores fixos na sua região.

Esta falta de moradores acaba por dificultar a formação de um fenômeno apontado por Jane Jacobs como fundamental para criar uma atmosfera de segurança e de bem-estar para quem circula pela área, que é a integração entre os residentes do local por meio do uso das áreas públicas e das calçadas, mantendo

uma relação entre os moradores e os comerciantes do local, que acabam por atuar como “pequenos vigilantes” do que ocorre na rua.

Os dois setores não foram adotados pelos moradores de Brasília com a intensidade prevista por Lúcio Costa, visto que na época de inauguração da cidade e nos anos seguintes, o Plano Piloto não estava totalmente pronto, sendo que as quadras mais próximas desta zona central ainda demoraram mais a ficarem prontas, logo os moradores do Plano Piloto na época preferiam buscar suprir esta demanda por comércio e serviços nas quadras comerciais e na avenida W3 sul, que exerceu esse papel de epicentro cultural e comercial na época.

O Setor de Diversões Sul abrigou as sedes das representações diplomáticas em Brasília até as mesmas ficarem prontas no Setor de Embaixadas, e ao abrigar as mesmas, viu seu comércio ser composto de bares, restaurantes, livrarias e lojas em geral dispostas a suprir as demandas deste público de classe alta.

Após a mudança das embaixadas, este público não permaneceu fiel ao SDS, que entrou em um processo de decadência, com seus preços sendo reduzidos e gradualmente, abrigando pessoas em condição de exclusão social no período noturno. Logo, podemos observar nele o processo chamado de dinâmica social da segregação, visto que ele costumava ser ocupado por um público de maior prestígio social e esta condição foi mudando até que atualmente ele atende um público classes C, D e E.

A questão que pode explicar um pouco deste abandono destas áreas é a criação de novas centralidades: a W3 Sul exerceu o papel que tinha sido designado originalmente para o SCS e uma parte do que seria exercido pelo SDS (porém este processo não veio acompanhado de uma decadência concomitante dos setores). Os estabelecimentos comerciais e culturais que poderiam gerar um fluxo de pedestres naqueles setores, no período noturno, não sobreviveram à falta de estímulo que estas áreas se encontraram nos anos seguintes, fator que somado a falta de moradores nos locais, reduziu a praticamente zero a ocupação dos dois setores em períodos fora do horário comercial.

Esta redução no fluxo de transeuntes acabou por permitir que a área se tornasse atraente para pessoas que visavam cometer atividades ilegais ou consideradas “imorais” perante a sociedade no local, como o consumo de drogas e a prostituição. Esta última encontrou nos dois setores um local extremamente vantajoso, visto que estes possuem fácil acesso e estão bem localizados, em um ponto central de Brasília. Ao ser ocupada no período noturno por estas atividades, a sensação de insegurança aumentou vertiginosamente, impedindo e frustrando tentativas de ocupação noturna na área por outros segmentos da sociedade.

A zona central de Brasília possui 58,23% dos seus trabalhadores no segmento de serviços, 16,43% na administração pública e 15,23% no comércio. A área da RA-I, que corresponde a Brasília (Plano Piloto, Noroeste, Setor de Indústrias Gráficas, Granja do Torto, Vila Planalto e Vila Telebrásilia) concentra 67,81% dos empregos de todo o Distrito Federal e 33,11% dos estabelecimentos formais.

Com estes dados, podemos observar que mesmo com o processo de decadência instaurado em algumas áreas (como as abordadas pelo trabalho), a região em um todo possui uma grande concentração de empregos e atrai um fluxo populacional intenso, que apesar de ser gerado boa parte pelos trabalhadores nos seus horários comerciais, ainda possui potencial para gerar uma ocupação em outro período que não este.

### **3.3 Proposta já existente de revitalização da área.**

A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), que é ligada ao Governo do Distrito Federal elaborou uma proposta para revitalizar e corrigir problemas ligados à infra-estrutura da área no ano de 2009. Ela atende as normativas definidas no Plano Diretor de Ordenamento Territorial de Brasília e as restrições impostas pelas leis de tombamento.

Nele, se reconhece as deficiências da zona central, como a dificuldade de mobilidade entre os setores (e dentro de alguns também), a falta de ocupação noturna e em finais de semana, consequência da proibição da implementação de residências nos setores.

O projeto abordou os Setores Comercial, Hoteleiro, Médico-Hospitalar, Autarquias, Bancário e de Rádio e Televisão. O SCS teve suas propostas apresentadas no grupo 1, que unia SCS e SRTV. As ações sugeridas para a revitalização da área seguem abaixo:

“4.2. Setor de atuação - Setores Comercial, Hoteleiro, Médico-Hospitalar e Rádio e Televisão Norte (Anexo 1)

A Proposta de Intervenção no Setor de atuação - Setores Comercial, Hoteleiro, Médico-Hospitalar e Rádio e Televisão Norte tem como objetivo reforçar o caráter gregário desses setores, por meio:

- da estruturação e valorização dos caminhos de pedestres, promovendo tratamento paisagístico adequado e introduzindo atrativos ao longo dos percursos;
- da melhoria as condições de acessibilidade aos setores centrais norte;
- da articulação dos espaços de uso público entre os diversos setores centrais norte, bem como com o Setor de Recreação Pública Norte;
- do incentivo dos usos tradicionais dos setores;
- da promoção a introdução de novas atividades compatíveis com as tradicionais, que atendam às necessidades contemporâneas, reforçando a diversificação de usos;
- da reavaliação do sistema viário e a circulação de veículos no sentido de solucionar conflitos e retenções, bem como disciplinar as áreas de estacionamento;
- do incentivo à construção de estacionamentos subterrâneos;
- da implementação de obras de melhoria urbana nos setores objeto de intervenção;
- do melhor aproveitamento dos imóveis, em particular dos não construídos ou subutilizados.” (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2009, p. 10)

Além das já citadas, outro item importante é a construção da estrutura para a implementação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que busca ser uma solução para solucionar os problemas de tráfego no local, que possui uma alta concentração de pedestres e veículos. O local em questão é a via W3 sul, que se encontra entre o SCS Quadra 06 e a quadra 07.

As medidas específicas para o Setor Comercial Sul são citadas no texto como sendo:

“Já o Plano de Reabilitação da Área Central de Brasília abarca o Setor Comercial Sul-SCS, setores A e B, envolvendo as quadras 1 a 9. É composto por diferentes etapas de atuação, desde (1) levantamento de dados socioeconômicos, da legislação, de planos, projetos e obras na área; (2) trabalho social, voltado à identificação dos atores sociais, do perfil organizacional da comunidade envolvida com a área; (3) sistematização dos dados e informações técnicas relacionadas com as potencialidades físico-ambientais, mapeamento do espaço urbano, avaliação da infra-estrutura urbana, estudo de potencial para as parcerias público-privadas; (4) proposições de intervenção, compatíveis com as diretrizes do PDOT/2009 e destinadas à valorização do patrimônio ambiental urbano.” (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2009, p. 7)

Como podemos observar, as medidas propostas exclusivamente para o Setor Comercial Sul são de extrema importância, porém são ações que se tivessem sido implementadas de modo eficaz e incisivo antes, já teria resultado na diminuição dos problemas sociais encontrados atualmente na área.

### **3.4 As ações sociais nos setores.**

O projeto não especifica ações diretas para o Setor de Diversões Sul, porém se as propostas do SCS forem implementadas no SDS, já se pode obter resultados positivos para os dois, visto que ambos possuem problemas sociais similares causados por fatores comuns já citados.

A relação dos governos com a parcela da população que possui papéis “alternativos” socialmente é bem variável - às vezes se caracteriza por ações de negociação com as representações destes meios (quando existentes), por ações sociais visando a reintegração dos mesmos na sociedade e no último caso, por meio de uma repressão policial expulsando estes cidadãos dos locais que eles ocupam (expulsando eles para locais que se encontram “fora da vista” das camadas mais altas da sociedade).

Este último caso foi abordado por Camila Potyara Pereira em sua dissertação onde o foco de estudo foram as populações de rua de Brasília no ano de 2008. Ela abordou os grupos que vivem em habitações precárias em áreas ilegais de Brasília bem como as pessoas que vagavam pelo Plano Piloto em busca de recursos financeiros para sobreviver.

Os motivos desta condição eram extremamente amplos: desde uma necessidade de abrigo para quem trabalhava no Plano como catador de lixo ou guardador de carro e não tinha condições para retornar à sua casa todos os dias graças ao preço da passagem até quem tinha vindo pra Brasília de outros estados em busca de melhores condições de vida, não encontrou emprego porém acredita que consegue fazer mais dinheiro aqui do que nas suas cidades de origem.

Como já citamos anteriormente, o governo possui diferentes modos de lidar com esta população. No estudo supracitado, a época analisada é do governo Roriz e os programas sociais destacados são ações como a criação de restaurantes comunitários onde o preço da refeição é de R\$ 1, auxílios oferecendo comida e complemento de renda, isenção de custo para serviços como água e luz, assentamento de famílias de baixa renda, esporte à meia noite (que visa ocupar os jovens carentes com atividades físicas no período entre 23h e 02h) e o projeto Picasso não pichava (cujo foco é estimular a arte entre os jovens e diminuir a poluição urbana causada por pichações).

Alguns destes projetos estão em atividade até hoje, como o Picasso não Pichava, os Restaurantes Comunitários, Companhia de Teatro Pátria Amada (que visa conscientizar os jovens quanto ao uso indevido de drogas e abordar questões relacionadas a sexualidade) e o Esporte à Meia Noite, bem como outras ações foram criadas, porém a falha das mesmas quando aplicadas ao SDS e SCS é que elas visam a população carente com foco nas cidades-satélites, onde a sua concentração é maior. Estas ações não englobam os moradores de rua que perambulam pelos dois setores já supracitados.

Além das propostas de ações sociais visando aumentar a segurança do local e a segurança das pessoas em situação de vulnerabilidade na sociedade, por meio de programas como a conscientização da importância da prevenção de doenças para as prostitutas, distribuição insumos (camisinhas, kit para os usuários de drogas) e encaminhamento para o CAPS para os viciados que desejam procurar reabilitação, existem ONGs que distribuem sopa e cobertores para os moradores de rua.



Estas ações possuem resultados extremamente positivos, considerando o âmbito de prevenção de doenças e de conscientização sobre as doenças sexualmente transmissíveis no grupo que está lidando constantemente com este risco, porém estas ações às vezes são acompanhadas de repressão policial e de medidas que apenas expulsam os moradores daquele local, obrigando os mesmos a se acomodarem em outras áreas ao invés de propor uma solução que possa resolver o problema de modo permanente.

### **3.5 Ações estruturais do Programa de Revitalização dos Setores Centrais**

No item 3.3 se destacaram os itens principais do projeto que abrange a zona central de Brasília em um todo: um projeto extremamente destacado foi a construção da estrutura para a implementação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e a praça que ligaria o Setor Comercial Sul/Norte ao Setor de Rádio e TV Sul/Norte, passando o VLT no nível subterrâneo. Além desta mudança, foi proposta a melhoria na infraestrutura de passagem dos pedestres entre a quadra 06 e 04, com acessos no mesmo nível para os transeuntes e um projeto de paisagismo, visando tornar a área mais aprazível.

Como já citamos no item 3.3, o projeto apresenta diversas propostas de reestruturação dos setores centrais, e em seguida analisaremos alguns dos mesmos.

Existem várias medidas que visam solucionar problemas de circulação da zona, que é uma questão notável. Apesar de possuir excelente conectividade com equipamentos de circulação como metrô e linhas de ônibus, o sistema de transporte público brasiliense não é dos mais eficientes, logo muitas pessoas quando podem arcar com o custo, preferem comprar um carro para se locomover. Esta idéia do incentivo à construção de estacionamentos subterrâneos é excelente, porém se não vier aliada a uma reformulação das linhas já existentes e uma modernização da frota, será apenas uma solução que funcionará por um prazo curto.

Além das medidas visando facilitar o trânsito, outro item importante é o que aborda a questão da criação de atrações para os pedestres nos locais destinados a sua circulação, bem como a reestruturação das calçadas. É um tópico fundamental,

visto que circular pelos dois setores se torna uma tarefa maçante e pesada para quem não possui conhecimento dos mesmos, porém é fundamental que estes atrativos sirvam para promover uma circulação mesmo fora do período comercial, que é quando o setor mais necessita disso.

Um dos grandes empecilhos para esta circulação é a sensação de insegurança que ronda o local. Medidas sociais seriam fundamentais para poder integrar os cidadãos que se encontram em situação de exclusão social, bem como uma organização espacial dos atrativos seria interessante para promover uma circulação de diversas classes sociais, não restringindo o setor apenas às classes A e B (que são as que residem nas suas cercanias).

Além das questões já citadas, é interessante destacar o último item, que diz respeito a melhor aproveitamento dos imóveis subutilizados ou não construídos. Esta medida está sendo tomada em diversos outros exemplos já citados, como São Paulo e Porto Alegre, e a sua maior vantagem será de apoiar os itens que propõem uma nova utilização dos setores e um estímulo às atividades já tradicionais, pois várias destas precisam de novos espaços para se instalar.

No anexo II do Plano Diretor de Ordenamento Territorial, atualizado em 2011, se identificou as importâncias dos setores da zona central, sendo os mesmos classificados como de alta concentração de postos de trabalho no DF e centralidade regional. As diretrizes designadas aos setores nessa revisão são mais objetivas:

- “• - Objetivo: Requalificar os espaços urbanos; diversificar usos visando evitar o esvaziamento fora dos horários de trabalho; revitalizar ou renovar edificações degradadas; proporcionar espaços de convívio e tratar os espaços de conflito.
- - Usos: multifuncionais.
- - Atividade âncora: prestação de serviços” (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2011, p. 12)

Como já foi supracitado, essas ações exigem uma reformulação do uso do distrito para que não ocorra este esvaziamento. As mudanças mais notáveis encontradas foram a revitalização do edifício Venâncio 2000, situado na Quadra 08 e a construção de empreendimentos na Quadra 09, que antes possuía esqueletos de prédios cuja construção foi abandonada. Nesta nova quadra se encontram os três

edifícios do empreendimento Parque da Cidade Corporate, que abriga diversas empresas, comércios, consultórios e dez empresas e órgãos públicos ligados ao Governo Federal, entre eles o BNDES, a Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, a Telebras, a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Este projeto destoa brutalmente da arquitetura das outras quadras do setor, porém se correlaciona às quadras do Setor Hoteleiro Sul, considerando que ele também se localiza muito mais próximo destas quadras do que do resto do Setor Comercial Sul. Os edifícios possuem 11 andares, heliporto, opção de aluguel de andar inteiro, ar condicionado central e uma proposta de tornar um atraente centro comercial para os investidores da cidade, graças a sua proximidade com o Setor Hoteleiro, com a Asa Norte e com as outras áreas da Asa Sul.

A maior intenção que podemos observar com este projeto é justamente uma proposta de uma zona de atração para os empresários e investidores de alto padrão na cidade de Brasília, e a localização destes empreendimentos é extremamente estratégica graças a sua proximidade com os pontos turísticos que possuirão enorme movimento com a chegada da Copa do Mundo, bem como dos hotéis que abrigam em sua maioria este tipo de visitantes, além de políticos que buscam hospedagem em Brasília vindos para conferências ou reuniões.

Pode se observar uma correlação com o cenário encontrado em Barcelona, considerando que houve um evento esportivo internacional de grande porte que serviu como estopim para uma mudança estrutura, porém no caso de Barcelona as mudanças foram muito mais profundas, se desenvolveram em uma área maior e o processo foi mais longo, visto que ele se iniciou quase uma década antes do evento.

Em Brasília, este processo de gentrificação visando aproveitar o espaço como um pólo econômico, graças a sua proximidade com equipamentos turísticos, usando um evento de porte internacional como gatilho para iniciar este processo se iniciou no Setor Comercial Sul, mais precisamente na quadra 08, com o início da reforma do edifício Venâncio 2000 aproximadamente no ano de 2008 e prosseguiu com a construção dos três edifícios do Parque da Cidade Corporate na quadra 09, que foram construídos após a implosão dos esqueletos que estavam na área, em 2007.

Porém, apesar de apresentarem investimentos privados, não há registro de um projeto de revitalização do setor completo por meio de uma parceria entre o governo e a iniciativa privada, como podemos observar em outros exemplos acima.

Por enquanto, o governo elaborou diretrizes para revitalizar o Setor Comercial Sul e busca atingir este processo por meio da revitalização de prédios mais antigos, visando a construção desta nova centralidade. A ação tomada na quadra 09 já reflete nos prédios próximos do setor, como o Venâncio 2000 e o Pátio Brasil (quadras 08 e 07, respectivamente), que estão buscando se modernizar para atrair investimentos expressivos e se afirmar como pólos desta nova dinâmica espacial, onde o comércio possui um papel decisivo, bem como os escritórios que servirão como centro de tomadas de decisões.

## **Conclusão**

O processo de decadência dos centros urbanos geralmente se dá graças a criação de novas centralidades que atraem o público e os investimentos que ocupavam a área anteriormente.

A decadência não é uma consequência obrigatória deste processo, porém ao falhar em atrair novos investimentos e sustentar aquele local, é como se inicia este processo. Em diversas cidades do mundo podemos observar este fenômeno, que geralmente assola as áreas centrais visto a sequência histórica das construções, podendo seu recorte espacial variar entre 30 anos até 100, tudo dependendo do modo como o núcleo urbano evoluiu perante a nova etapa do capitalismo, bem como da sua história em si.

A situação em que se encontram os locais degradados apresenta bastante similaridade entre os diversos exemplos abordados neste trabalho - a maior parte concentrava diversos investimentos, depois que estes se mudam para outras partes da cidade, aquelas áreas se tornam palco de diversos problemas, virando abrigo de populações em situação de exclusão social, tendo vários dos seus prédios em situação de decadência e subutilização, apresentando diversos problemas relacionados a segurança e ordem pública, cenário este que acaba por afastar ainda mais os investimentos privados que poderiam reverter a situação no local.

Para modificar este processo, o governo pode tomar iniciativas como parcerias público-privadas, sendo a mais famosa e bem sucedida instalada em Barcelona, que depois se tornou referência como o “Modelo Barcelona” ou iniciar o processo de revitalização com projetos elaborados pelo governo, visando melhorar a infra-estrutura e com isso, atrair investidores (como o que está sendo elaborado em Porto Alegre e no Rio de Janeiro).

Este processo às vezes possui a proximidade com um evento de grande porte como estopim para o início do processo, como foi com Barcelona e Brasília (mesmo que não seja de modo explícito, como em Brasília), às vezes é só resultado de estudos visando reaproveitar o potencial turístico e econômico da área em questão.

O ponto é que Brasília possui uma condição que é única entre todos estes exemplos citados, que é o seu tombamento. Não se pode instalar um projeto de revitalização como o 22@ em Barcelona, que substituiu alguns prédios antigos por outros mais modernos e maiores, tampouco não existe a possibilidade de atrair futuros moradores para ocupar os imóveis subutilizados e com isso gerar um fluxo constante de pessoas circulando na área, pois os dois setores não permitem ocupação residencial.

Logo, por possuir este critério do tombamento, talvez a ação mais indicada para a revitalização das áreas, que se encontram no cerne do Plano Piloto, seria a criação do projeto pelo próprio governo, estudando a fundo suas peculiaridades e seu potencial (pois o projeto apresentado em 2009 designou diretrizes de ações, porém apenas estruturais e sociais) e em cima disso, estudar como a iniciativa privada poderia investir nos setores sem descaracterizar o projeto original de Lúcio Costa.

As áreas possuem um grande potencial econômico, porém seu projeto de revitalização precisa ser elaborado com extrema precisão para não permitir falhas que possam servir como desculpa para descaracterizar o setor por consequência da especulação imobiliária que já existe em Brasília, nas áreas residenciais do Plano Piloto, e que se tornará muito forte nos setores caso as áreas sejam gentrificadas.

Das poucas ações que podem ser tomadas no local, uma delas é o aumento de oferta de comércio e estabelecimentos culturais abertos no período noturno, para atrair pessoas para circular na área e gerar um movimento constante na área, bem como uma diversificação dos serviços prestados, visando atrair um público mais variado para os locais e impedindo que o mesmo fique totalmente vazio enquanto um nicho do público não está frequentando os setores em determinado horário.

As classes sociais não se misturam completamente quando ocupam o mesmo espaço, então essa variedade de serviços seria útil para atrair públicos das classes A a E. Pela proximidade com as áreas residenciais do Plano Piloto e com o Setor Hoteleiro Sul, este comércio pode pender mais para o lado das classes com maior poder aquisitivo, principalmente se for usado a geração de fluxo turístico por consequência do *status* de cidade-sede da Copa do Mundo e como pólo atrativo de turistas que vem à cidade por motivos de negócios ou política (como foi o caso da construção dos prédios do Setor Comercial Sul Quadra 09, que visa atender a demanda deste tipo de turista, ao tentar criar um pólo econômico de proporções pequenas, voltado para as empresas de maior poder aquisitivo e com algumas sedes de órgãos do governo).

A falta de segurança é um problema grave da área - como já foi citado, os setores abrigam diversos usuários de drogas que cometem crimes graças a condição imposta pelo vício. O crime mais cometido na área é o uso de drogas, seguido por furto (que é feito pelos viciados para poder comprar mais drogas e sustentar o seu vício). Só em terceiro vem um crime não relacionado ao tráfico e ao uso de drogas, que é o crime de estelionato. Sequestros não são crimes tão comuns na área, apesar de existirem.

O maior problema do setor perante o público que poderia circular na área é a presença desses furtos e da possibilidade de um crime maior, considerando que a área apesar de ter policiamento, ainda possui vários destes crimes sendo cometidos no local, inclusive durante o período diurno.

Como o uso dos moradores e do comércio local não é uma opção para os setores, graças a sua condição no projeto de Lúcio Costa, a segurança não pode ser aumentada nas áreas com o uso deste fator, já que é impossível formar uma rede de

pessoas que circulam pela mesma área em períodos problemáticos para o local sem possuir este atrativo para iniciar a ocupação, bem como a criação de aparelhos urbanos para promover uma ocupação da rua pelos possíveis moradores.

Para poder gerar um fluxo de pedestres na área e aumentar essa sensação de segurança, é importante atuar com policiamento intensivo para promover essa circulação no período noturno, bem como promover o aumento da oferta de serviços nestas horas. Só a implementação de serviços não basta, visto que mesmo quando há uma tentativa de ocupação causada por um estabelecimento comercial ou cultural que fique aberto, a grande parte do setor continua com as suas lojas fechadas, o que promove uma circulação muito pequena.

Se mais estabelecimentos possuíssem incentivos para se manterem abertos no período noturno, o próximo empecilho seria vencer a resistência dos brasilienses em frequentar os setores neste período. Como ambos perderam esta tradição de serem pólos atrativos a noite há muitos anos, seria necessário conscientizar a população da importância do setor, bem como oferecer diversos serviços que pudessem atrair o público de forma geral, porém explorando as potencialidades do setor.

Os empreendimentos comerciais localizados no Setor de Clubes Sul exploram a vista para o lago, os localizados nas quadras comerciais exploram a proximidade e a conveniência com os moradores (isso quando não se agrupam e criam um espaço que atrai o público que deseja consumir aquele nicho de produtos), as vias W3 Sul e Norte se consolidaram como comerciais, sendo que determinados trechos da W3 Norte possuem agrupamentos de comércio que oferecem serviços similares, situação parecida com o que ocorre nas quadras comerciais. A grande potencialidade do Setor Comercial Sul e Setor de Diversões Sul é a sua proximidade com o Setor Hoteleiro e a facilidade de acesso por meio de transporte público, algo extremamente raro em Brasília.

Por possuir esta proximidade com o Setor Hoteleiro, a área apresenta potencial para abrigar empreendimentos voltados a este público e que podem servir para os moradores da cidade também, como restaurantes, centros de informações turísticas, livrarias, cinemas, teatros, galerias, entre várias outras opções. Pela



proximidade, as quadras 05 e 06 são as que apresentam melhor potencial neste quesito.

Pela facilidade do transporte público, possuímos dois pontos extremamente importantes: a via W3 Sul, na altura entre a quadra 06 e 07 pro Setor Comercial Sul e a estação de metrô Galeria (pro SCS) e a rodoviária do Plano Piloto para o Setor de Diversões Sul. A rodoviária concentra a maior parte dos fluxos de transporte público do Distrito Federal inteiro, tornando assim o SDS um ponto de relativa facilidade de acesso por meio de transporte público.

O maior empecilho para gerar uma ocupação dependente deste fator é a desorganização deste sistema, que impede que o tempo de espera na parada possa ser estimado com precisão, a frequência das linhas e a qualidade dos ônibus (principalmente os que atendem as zonas mais afastadas do DF). A soma de todos estes fatores acaba por tirar o estímulo do brasiliense de utilizar este transporte se não for pra algo necessário, e este fator acaba pesando ainda mais considerando que os dois setores tem uma fama notória de serem zonas perigosas no período noturno para quem circula pelo local.

Ações sociais são importantes, porém não podem ser a única solução. A segurança precisa ser reforçada para promover um ambiente favorável a uma ocupação incipiente, e enquanto consolida a mesma, é interessante promover uma que seja permanente.

As duas ocupações que podem depender de fatores externos são úteis porque possuem um público já mais fácil de reconhecer, porém se os fatores indiretos para proporcionar a ocupação por classes sociais distintas não melhorar também, isso pode gerar a exclusão deste nicho da população.

Independente de qual processo será adotado nos setores, é importante analisar as suas correlações e como melhorar os fatores que podem interferir mesmo que de modo indireto, pois só ações estruturais e sociais nos locais não serão o suficiente para promover uma revitalização dos mesmos. Sem analisar o processo de revitalização necessário nas áreas por completo, seu impacto e suas

necessidades, não tem como elaborar um projeto que obtenha sucesso a longo prazo.

As duas áreas possuem um excelente potencial para exploração econômica ao suprir a demanda turística da cidade ou pela sua localização privilegiada para os residentes do Distrito Federal, no centro do Plano Piloto e próximo ao centro do transporte público do município, com estrutura já consolidada para abrigar diversos tipos de serviços e estabelecimentos culturais. Vários prédios nos setores encontram-se em situação de subutilização, então existe espaço para criar novos usos e incentivar os já consolidados, porém estas ações não serão bem sucedidas sem um planejamento intensivo e completo.

## BIBLIOGRAFIA

AJUNTAMENT DE BARCELONA. **Modificació del PGM per a la renovació de les arees industrials del Poblenou–Districte de activitats 22@ BCN.** *Text refós*, 2000.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. **El Proyecto 22@.** Barcelona, 2000. Disponível em: <<http://www.redbcm.com.br/arquivos/cidadescriativas/barcelona.pdf>>. Acesso em 16 out 2013.

AMSLER, S. T. **The Redevelopment of Rio de Janeiro's Historic Downtown Port District - A Study of Urban Waterfront Revitalization as a Catalyst for Real Estate Development.** 2011. 105 f., Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) - Graduate School of Architecture, Planning and Preservation, Columbia University. 2011.

BARCELONA'92 OLYMPIC ORGANISING COMMITTEE. **The Official Report of the Games of the XXV Olympiad, Barcelona 1992. Volume I: The Challenge, From the idea to the nomination.** Barcelona: COOB 92, 1992.

BELCHER, Donald J. e al. **Relatório Técnico sobre a nova capital da República.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1957. p. 291. (Coleção Interiorização da Capital do Brasil, 2ª Edição. Brasília: CODEPLAN).

BIANCO, V. L. O. L. **O legado dos megaeventos esportivos em questão: as mudanças ou as continuidades na cidade Rio de Janeiro pós-sede.** 2010, 125 f., Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) - Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2010.

BRUNET, F. **An economic analysis of the Barcelona'92 Olympic Games: resources, financing and impact**, in Miquel de Moragas & Miquel Botella, *The Keys to Success: the social, sporting, economic and communications impact of Barcelona'92.* Barcelona: Servei de Publicacions de la UAB, 1995. p. 203-237.

CAMPOS, B. F. e RODRIGUES, I. M. **Revitalização de Centros Urbanos e Sustentabilidade: Os Exemplos da Estação das Docas e da Cidade de Barcelona** em VI Simpósio Nacional de História Cultural. Teresina. Universidade Federal do Piauí - UFPI, 2012.

CONVENTION CONCERNING THE PROTECTION OF THE WORLD CULTURAL AND NATURAL HERITAGE, 1988, Paris, France. **Report of the Eleventh session of the World Heritage Committee**. Paris, France: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, 1988.

COSTA, L. **Relatório do Plano Piloto**. Brasília, cidade que inventei. Brasília: ArPDF: Codeplan: DePHA, 1991.

COSTA L. & COSTA, M. E. (organizadora e editora). **Registro de uma vivência**. Brasília: UnB & Empresa das Artes. 1995.

DE BÀRCINO A BCN: **História da cidade de Barcelona**. Produzido por Ajuntament de Barcelona. Disponível em: <[http://www.bcn.cat/historia/pag/capitols\\_es.htm](http://www.bcn.cat/historia/pag/capitols_es.htm)>. Acesso em 20 out. de 2013.

ESPAÑA. Real Decreto-ley 5/1974, de 24 de agosto, por el que se crea la Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona. Boletín Oficial del Estado, núm. 204, de 26 de agosto de 1974, páginas 17630 a 17633.

ESTEBAN, J. **Town Planning Project**. Disponível em: <<http://geographyfieldwork.com/BarcelonaTownPlanningProject.pdf>>. Acesso em 20 out 2013.

FAVA, N. **Tourism and the city image: the Barcelona Olympic case**. Conference of the International Forum on Urbanism. International Forum on Urbanism, 2012.

GENERALITAT DE CATALUNYA. **Normes urbanistiques del Pla General Metropolità**, Departament de Política Territorial i Obres Publiques, Direcció General d'Urbanisme; 1. ed edition, 1991. Disponível em: <<http://www.numamb.cat/>>, acesso em 17 out 2013.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL – Brasília: Patrimônio Histórico Nacional e Cultural da Humanidade, relatório de monitoramento feito em fevereiro de 2003 pela SEDUR – Subsecretaria de Urbanismo e Preservação do GDF.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL – Critérios de preservação para o conjunto urbanístico tombado do Plano Piloto de Brasília, elaborado pelo GDF – Governo do Distrito Federal.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL – Decreto Nº 10.829 de 14 de Outubro de 1987, relativo à regulamentação da preservação da concepção urbanística de Brasília.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL – Brasília 57-85: do plano-piloto ao Plano Piloto, de março de 1985.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL - Plano Diretor de Ordenamento Territorial, anexos II e IV. Brasília, 2011.

GUILLAMÓN, I. M. "**¿Del Manchester catalán al Soho Barcelonés? La renovación del barrio del Poble Nou en Barcelona y la cuestión de la vivienda.**" Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales 7, 2007.

HARVEY, D. **The Condition of Postmodernity**. Vol. 14. Oxford: Blackwell, 1989.

HOLFORD, W. **Brasília: the federal capital of Brazil**. The Geographical Journal 128.1 (1962): 15-17.

IBGE. Comissão Censitária Nacional. **Censo experimental de Brasília: população, habitação**, 17 de maio de 1959. Serviço Gráfico IBGE, 1959.

IPHAN – MEC – **Brasília Revisitada**. Complementação, preservação, adensamento e expansão urbana, elaborado pelo Arquiteto Lúcio Costa durante o biênio 1985-87.

IPHAN - MEC. **Bens móveis e imóveis inscritos nos Livros do Tombo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional: 1938-2009** / [Org.

Francisca Helena Barbosa Lima, Mônica Muniz Melhem e Zulmira Canário Pope]. 5. ed. rev. e atualiz. [Versão Preliminar] – Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2009

IPHAN – MEC – Relatório final da comissão técnica constituída pelo decreto nº 11.210, de 18 de agosto de 1988, para elaborar a lei de preservação do patrimônio arquitetônico, urbanístico e paisagístico do Distrito Federal.

IPHAN. Gabinete da Presidência. Portaria n.º 314, de 08 de outubro de 1992. Autoriza a criação de diretrizes visando à preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília por meio da sua inserção no conjunto de bens tombados pelo IPHAN. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 08 out. 1992. p. 1.

IPHAN. Gabinete da Presidência. Portaria n.º 68, de 15 de fevereiro de 2012. Determina a preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília e suas adjacências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 15 fev. 2012. p. 7.

IPHAN – MEC – Síntese dos trabalhos de Maio de 1985, do Grupo de Trabalho para preservação do patrimônio histórico e cultural de Brasília, Lei de preservação do patrimônio histórico cultural natural e urbano do Distrito Federal.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**: Jane Jacobs; tradução: Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução: Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica: Cheila Aparecida Gomes Bailão. Martins Fontes, 2000.

KUBITSCHKE, J. **Por que construí Brasília**. Bloch Editores, 1975.

LE CORBUSIER. **Carta de Atenas**. Assembléia do CIAM de 1933. (Acessado em 07/Mai/2013).

LEITÃO, F., & FICHER, S. (2012). **Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964**. Anais: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 8(1).

MERCIER, G. **The geography of Friedrich Ratzel and Paul Vidal de la Blache: A comparative analysis**. In Annales de géographie, vol. 583, pp. 211-235. 1995.

MCKIBBEN, T. **Targeting need: a methodological review of a socioeconomic urban regeneration initiative in Belfast.** - Dublin: Journal of the Statistical and Social Inquiry Society of Ireland, Vol. XXIX, 1999/2000, p. 289-316

NISRA - Northern Ireland Statistics and Research Agency. **Census 2011.** Belfast, 2011.

OLDHAM, C.H. **The history of Belfast shipbuilding.** - Dublin: Journal of the Statistical and Social Inquiry Society of Ireland, Vol. XI Part XCI, 1910/1911, p. 417-434.

PAMPLONA, J. B. **A atividade informal do comércio de rua e a região central de São Paulo.** EMPRESA Municipal de Urbanização-EMURB. Caminhos para o centro: estratégias para ao desenvolvimento da região central de São Paulo. São Paulo (2004): pp. 307-337.

PAVIANI, A. **Geografia urbana do Distrito Federal: evolução e tendências.** Revista Espaço e Geografia (2010).

PEREIRA, C. P. 2008, 127 f., **Rua sem Saída - Um Estudo sobre a Relação entre o Estado e a População de Rua de Brasília.** Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Política Social) - Departamento de Serviço Social, Universidade de Brasília. 2008.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Síntese do Plano Estratégico - Reabilitação da Área Central de Porto Alegre.** Elaborado pela Secretaria do Planejamento Municipal (SPM) em parceria com Ministério das Cidades. Disponível em: <[http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/usu\\_doc/relatorio\\_vivocentro.pdf](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/usu_doc/relatorio_vivocentro.pdf)> . Acesso em Outubro/2013.

QUEIRÓS, M. **Barcelona(s) cidade dos projectos ou projectos da cidade?.** Finisterra - Revista Portuguesa de Geografia 90, 2010: p. 7-32.



REATTO, A., MARTINS, E. D. S., FARIAS, M. F. R., SILVA, A. V. S., CARVALHO JUNIOR, O. D., OLIVEIRA JUNIOR, R. C., ... & VALENTE, M. (2004). **Mapa pedológico digital: SIG atualizado do Distrito Federal escala 1: 100.000 e uma síntese do texto explicativo**. Embrapa Cerrados.

SANTOS, M. A. **Brasília, o lago Paranoá e o Tombamento: Patrimônio e Especulação na Cidade Modernista**. São Carlos, 2008.

SCHWARCZ, L. K. M., **Entre cientistas, confeitarias, bondes e muita garoa: um passeio pelo centro de São Paulo na virada do Século XIX**. Disponível em: <<http://www.vivaocentro.org.br/curta-o-centro/hist%C3%B3ria-do-centro.aspx>> . Acesso em Novembro/2013.

UNITED KINGDOM. Office of the Legislative Counsel in Northern Ireland. Nº 1625 de 1995. **Historic Monuments and Archaeological Objects Order**. Belfast. (1995) Disponível em: <<http://www.legislation.gov.uk/nisi/1995/1625>> Acesso em 6 de Outubro de 2013.

UNITED KINGDOM. The Regional Housing Authority for Northern Ireland. **Greater East Belfast Sectoral Study**. 2007. Disponível em: <[http://www.nihe.gov.uk/east\\_belfast\\_sectoral\\_study\\_2007.pdf](http://www.nihe.gov.uk/east_belfast_sectoral_study_2007.pdf)> Acesso em 6 de Outubro de 2013.

VILLAS BÔAS, O., & VILLAS BÔAS, C. **A marcha para o oeste. A epopéia da Expedição Roncador - Xingu**. São Paulo: Editora Globo. (1994) p. 33-40.